Nr. 51. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. Juli 1894.

Inhalt:

Das Morserelais als Telephon.
Bemerkungen zu dem Bericht über „Das Eisenbahnwesen auf der Internationalen Ausstellung in Wien“.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Eisenbahn-Tarifkommission.
Betriebsergebnisse im Mai d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen bezw. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Umbenennung bezw. Schliessung von Stationen.
Verkehrsbeschränkungen.
Berliner elektrische Hochbahn.
Preussische Staatsbahnen:
Frachterstattungsanträge betr.
Zittau-Reichenberger Eisenb.
Verkehr mit Russland.
Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft.
Aus Frankreich:
Der Staatshaushalt für 1895 und die Eisenbahnen.
Aus Russland:
Verstaatlichung d. Südwestbahn.
Wologda-Archangelsk.
Sibirische Eisenbahn.
Eisenbahnkonferenz.
Moskau-Kasan: Betriebseröffn.
Zur Reform der Personentarife.
Personenwagen IV. Klasse.
Projekt Rybinsk-Jaroslawl.
Projektirte Grenzbahnen.
Neue Flügelbahn.
Neue Bahnprojekte.
Aus England:
Kosten des elektr. Betriebes von Strassenbahnen in England und Nordamerika.
Aus Südamerika:
Argentinien.
Aus Nordamerika:
Elektr. Eisenbahnen in Städten.
Bücherschau:
Meyer's Reisebücher.
Verschiedenes:
Amerikanischer Palastwagenzug.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das Morserelais als Telephon.

Von **O. Wehr** in Wien.

Wenn dieser Gegenstand an und für sich auch nicht den Anspruch auf Neuheit erheben kann, so glaube ich doch, dass derselbe im allgemeinen noch wenig bekannt ist, und dass Mittheilungen persönlich gemachter Erfahrungen auf diesem Gebiete immerhin einiges Interesse haben dürften.

Im Sommer v. J. wurde ich von meiner Verwaltung damit betraut, die Telegraphen- und Telephonanlagen auf der im Bau begriffenen 72 km langen Theilstrecke Laibach-Gottschee der Unterkrainer Bahn auszuführen.

In die Telegraphenleitung dieser Strecke sind 13 Morsestationen mit Ruhestrombetrieb eingeschaltet, und ist ausserdem die Einrichtung getroffen, dass die neben den 13 Stationen noch vorhandenen 3 Personenhaltestellen telephonisch mit jenen Nachbarstationen verbunden sind, welchen sie unterstehen.

Für diese telephonischen Verbindungen sind keine eigenen Leitungen gebaut worden. Es wurden hierzu vielmehr die bekannten transportablen Telephone „Patent Gattinger“ verwendet, die in ihrer äusseren Form dem Zwecke ihrer stabilen Verwendung angepasst sind, und welche mit Zuhilfenahme von Rollenkondensatoren direkt an die bestehende, von Laibach bis Gottschee Staatsamt durchlaufende Telegraphenleitung eingeschaltet wurden. Durch diese Anwendung von Kondensatoren ist eine eigene Telephonleitung erspart und die gleichzeitige Telegraphie und Telephonie auf nur einem Drahte ermöglicht.

Die Schaltung selbst ist schematisch aus der Figur (S. 474) ersichtlich. Die Morsestationen sind mit den Ziffern 1 bis 13, die Telephonstationen mit den Buchstaben a bis f bezeichnet. Die Telephone b, d und e sind in den drei Haltestellen, die Telephone a, c und f dagegen in den, diesen Haltestellen vorgesetzten Stationen 3, 6 und 12 eingeschaltet. Für die Bethätigung der Morseapparate ist der gleichgerichtete galvanische Strom aus Zink-Kupferelementen in Verwendung, und zwar sind für jede einzelne dieser 13 Stationen je 4 solcher Elemente aufgestellt.

Die beim Sprechen mittelst der Telephonapparate erzeugten Ströme dagegen sind bekanntlich Wechselströme.

Nun ist es eine bekannte Thatsache, dass weiche Eisenstäbe bei Einwirkung von Wechselströmen zum Ertönen gebracht werden. In diesem Falle sind es die Eisenkerne von den Multiplikationen der in die Telegraphenleitung direkt eingeschalteten Relais in den Telegraphenstationen, welche die genannte Eigenschaft zeigen, sobald auf einem der 6 vorhandenen Telephone gesprochen wird, und dadurch Wechselströme in die Leitung entsendet werden.

Eine andere, in Fachkreisen allgemein bekannte Thatsache ist es auch, dass die Schwingungen, welche diese Töne

in den Eisenkernen erzeugen, genau den Wellenbewegungen gleichen, in welche die Membrane der in die gleiche Leitung eingeschalteten Telephone während eines Gesprächs versetzt werden.

Es wurden auch auf diese Weise wiederholt in einzelnen Stationen wenigstens Bruchtheile einer, auf der gleichen Leitung abgewickelten telephonischen Korrespondenz mittelst des Relais einer Zwischenstation abgehört. Immerhin waren die Resultate solcher Versuche so mangelhaft, und das beobachtete Auftreten dieser Erscheinungen so vereinzelt, dass der Gegenstand nur wenig Beachtung fand.

Von um so grösserem Interesse war es daher für mich, als mir bei einer dienstlichen Anwesenheit auf der eingangs genannten Strecke im April und Mai d. J. von verschiedenen Seiten die Mittheilung gemacht wurde, dass man alle auf irgend einem der 6 eingeschalteten Telephone geführten Gespräche auf dem Relais jeder beliebigen, in die gleiche Leitung eingebundenen Telegraphenstationen ziemlich deutlich mithören könne, wovon ich mich natürlich sofort persönlich überzeugte und die Angaben voll bestätigt fand.

Die Lautwirkung und die Deutlichkeit der Sprache erhöht sich noch bedeutend, wenn man das Ohr anstatt an das Relais, direkt auf die Tischplatte, auf welcher das Relais angeschraubt ist, legt.

Es scheint, dass in diesem Falle die Tischplatte nicht nur als Resonanz, sondern auch wie die Membrane eines Telephons funktionirt, und dürften die bei diesen Versuchen erzielten günstigen Resultate hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen sein, dass sämmtliche zu den Telegraphentischen der 13 eingeschalteten Morsestationen verwendeten Tischplatten aus gut ausgetrocknetem massiven Eichenholze hergestellt sind, also auch den unendlich zarten Schwingungen der Eisenkerne der fest aufgeschraubten Relais viel besser folgen können, als dies beispielsweise bei den vielfach aus weichem Holze hergestellten fournirten, daher auch gegen die Luftfeuchtigkeit viel mehr empfindlichen und weniger schwingungsfähigen Tischplatten der Fall ist.

Jedenfalls bleibt die Thatsache, dass man telephonische Gespräche unter gewissen Umständen auch ohne Zuhilfenahme von Hörtelephonen in, von den Sprechstellen viele Kilometer weit entlegenen Räumen mithören kann, eine interessante Erscheinung, wenn eine praktische Ausnutzung derselben dermalen auch nicht zu erwarten ist.

Vielleicht bieten diese Zeilen aber die Anregung zu weiteren Versuchen in der angedeuteten Richtung, die auch für die Praxis verwendbare Resultate zu Tage fördern.

Bemerkungen zu dem Bericht über „Das Eisenbahnwesen auf der Internationalen Ausstellung in Wien“.

In dem in Nr. 42 S. 389 d. Ztg. unter obigem Titel veröffentlichten Bericht ist eine ausführliche Besprechung der Vorzüge eines dem Herrn Regierungsrath Hönigsvald patentirten schmiedeeisernen Scheibenrades enthalten. Die dort aufgestellten Behauptungen veranlassen Einsender dieses zu einer Richtigstellung, da in dem betreffenden Artikel das von dem Bochumer Verein seit einer längeren Reihe von Jahren hergestellte und in der Zahl von 175 000 Stück auf den meisten Deutschen und vielen ausländischen Bahnen im Betriebe befindliche flusseiserne Scheibenrad in abfälliger Weise erwähnt wird.

Das Hönigsvald'sche Scheibenrad soll dadurch billig hergestellt werden, dass die einzelnen Eisenbahnwerkstätten ihren eigenen Schmiedeeisenschrott — welcher natürlich aus den verschiedenartigsten Eisensorten bezw. Qualitäten besteht — in einem Schmiedefeuer zu Blöcken von 150 bis 200 kg verschweissen und unter einem Dampfhammer zu einem Scheibenrade ausschmieden sollen. Was die Wohlfeilheit einer solchen Produktion im Kleinen anbetrifft, so braucht man kein Fachmann zu sein, um zu wissen, dass dieselbe einem Wettbewerb mit einer grossen, systematisch geregelten Fabrikation nicht gewachsen ist, auch wird jeder Fachmann zugeben müssen, dass es kaum möglich sein wird, Blöcke von 150 bis 200 kg in einem gewöhnlichen Schmiedefeuer zu verschweissen, und dass auch solche aus verschiedenartigem Schrott zusammengeschweisste Blöcke bezw. Scheiben Anspruch auf Homogenität nicht erheben können. Uebrigens sind aus Schmiedeeisen hergestellte Scheibenräder nichts Neues, dieselben sind schon vor mehr als 30 Jahren in wohlrenommirten Eisenwerken Rheinlands und Westfalens — z. B. Hörde, Phönix — hergestellt und massenhaft in den Eisenbahnbetrieb eingeführt worden, und zwar in einer Güte, welche der des Hönigsvald'schen mindestens ebenbürtig sein dürfte. Ob der Antrag auf Patentirung des letzteren im Deutschen Reich Erfolg haben wird, ist sehr fraglich, denn das Hönigsvald'sche Verfahren, eine geschweisste Scheibe durch Eintreiben von Ringen verschiedener Form und Grösse auszudehnen und in der Peripherie zu vergrössern und zu formen, ist absolut nichts Neues und in grossen Schmiedewerkstätten wohl bekannt.

Nach einer von Herrn Hönigsvald herausgegebenen, die vermeintlichen Vorzüge seiner „Erfindung“ hervorhebenden Broschüre, hat sein Rad bei vergleichenden Proben in Witkowitz die bekannte Nabenkeilprobe gut bestanden. Senkrecht unter das Fallwerk gestellt, hat dasselbe Schläge bis zu einem Gesammtmoment von 30 000 kg ausgehalten, wobei sich nur einige Oberflächenrisse zeigten und die Durchbiegung 9 % des Durchmessers betrug. In dem erwähnten Artikel dieser Zeitung wird behauptet, bei der gleichen Probe sei das Bochumer Walzscheibenrad „zu einem Knäuel zusammengedrückt worden“. Thatsächlich hat die Durchbiegung des Bochumer Rades 14 % betragen, wobei trotz der hierdurch bedingten, etwas grösseren Formveränderung nicht der geringste Fehler bemerkt worden ist, was der grösseren Dehnung des Flusseisens trotz seiner höheren Festigkeit beizumessen ist. Vergleicht man hiermit noch die Ergebnisse der angestellten Zerreissproben, welche aus dem Hönigsvald'schen Rade eine Festigkeit von 31,8 kg, eine Dehnung von 32,0 % und eine Kontraktion von 29,6 %, also eine Summe der Festigkeit und Kontraktion von 61,4 ergaben, bei dem Bochumer Scheibenrad dagegen, welches aus einem einzigen Blocke homogenen Flusseisens erzeugt ist, eine Festigkeit von 39,2 kg, eine Dehnung von 38,7 % und eine Kontraktion von 59,8 %, also eine Qualitätsziffer von zusammen 99,0, so ist die oben erwähnte Bezeichnung von dem „zu einem Knäuel zusammengedrückten Proberad aus Bochum“ unbegreiflich und kann nur als schwacher Versuch bezeichnet werden, die allseitig anerkannte Superiorität des Bochumer flusseisernen Walzscheibenrades herabzusetzen. Dass dies bei unterrichteten Fachleuten gelänge, ist selbst dann nicht anzunehmen, wenn bei sorgfältiger Auswahl des Schrottes und bestmöglicher Schweissung die geringe Qualitätsziffer der schmiedeeisernen Scheibe noch etwas erhöht werden könnte.

W. R.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2008 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung der Ausschussberichte zu den Nummern III, IV und XXIII der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 2022 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Am 19. und 20. Juni d. J. hielt die Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten in Interlaken ihre Sommersitzung ab und wurden in derselben folgende Beschlüsse gefasst: I. Verwiesen wurden: a) nach Spezialtarif I: 1. Wau, 2. Schiefertafeln, -Griffel und Steinmärbel; b) nach Spezialtarif II: 1. Steinnussmehl und -Abfälle, 2. geröstetes Getreide und geröstete Graupen, 3. gemahlene Knochenkohle; c) nach Spezialtarif III: 1. leere, gebrauchte Papierhülsen der Textilindustrie, 2. pulverisirter Braunkohlenkoks, 3. Knochenpräzipitat, 4. Porzellanmasse, lose oder in Säcken, 5. Thonwaaren des Spezialtarifs III gelten auch in Papierumhüllung als unverpackt; d) in die II. Stückgutklasse: 1. Schiefertafeln, -Griffel und Steinmärbel, 2. Melassefutter. II. In das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter wurden aufgenommen: 1. Schiefertafeln usw., 2. Parquetbodentheile, 3. Düngergips, 4. geröstetes Getreide, 5. Knochenpräzipitat. III. Neu aufgestellt wurde das Verzeichniss der Position Eisen und Stahl in Spezialtarif II. IV. Abgelehnt wurden die beantragten Tarifabänderungen für: 1. Farine, 2. Fassdauben, 3. Putzwollkehricht, 4. Haar- und Faserabfall von Baumwollsaatmehl (die Nrn. 3 und 4 gegen die Stimmen des Ausschusses). V. Vertagt wurden die Anträge: 1. betreffend anderweite Festsetzung der unter VI. 1 des Nebengebührentarifs für den Güterverkehr vorgesehenen Deckenmiethe, 2. betreffend die Tarifirung lebender Bienen.

Die nächste Sitzung ist auf den 19. und 20. September d. J. in Stuttgart anberaumt.

Betriebsergebnisse im Monat Mai d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Mai d. J. ergibt für die 67 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 179,22 km, folgendes: Im Monat Mai d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 35 612 050 M. oder 1 557 484 M. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 951 M. oder 3,03 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 68 491 892 M. oder 1 756 388 M. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 800 M. oder 1,12 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Mai d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 50 651 311 M. oder 1 117 974 M. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 656 M. oder 3,49 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 116 683 199 M. oder 3 870 718 M. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3 749 M. oder 1,93 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 24 564 287 M. oder 1 137 649 M. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3 605 M. oder 3,53 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 48 638 241 M. oder 1 364 441 M. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 057 M. oder 1,60 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. Mai d. J. die Strecken Langenschwalbach-Zollhaus 19,95 km (Königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.), Braunschweig-Meine 19,98 km (Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg), die Abzweigung von der Strecke Kunigundeweiche-Louiseglückgrube nach der Georggrube 1,08 km (Königliche Eisenbahndirektion in Breslau), die Anschlusskurven bei Coswig und Kötzschenbroda 2,77 km und die Verbindungsbahnen zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Alt- bezw. Neustadt 2,17 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), Gernsbach-Weisenbach 5,08 km (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen); am 10. Mai d. J. Marbach a/N.-Beilstein 14,37 km (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen) und Bockhorn-Zetel 3,65 km (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen); am 12. Mai d. J. Niederwalgern-Weidenhausen 13,34 km (Königliche Eisenbahndirektion in Hannover); am 15. Mai d. J. Glambach-Strehlen 6,67 km (Königliche Eisenbahndirektion in Breslau).

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist die Neubaustrecke Swinemünde-Heringsdorf — deren Betriebsleitung dem Eisenbahn-Betriebsamt (Stettin-Stralsund) in Stettin übertragen ist — nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen worden. Die an der Strecke belegenen Stationen Ahlbeck (5,72 km von Swinemünde entfernt) und Heringsdorf (7,71 km) haben volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erhalten, während die Station Swinemünde-Bad (1,52 km) lediglich dem Personenverkehre dient. (Wegen des Fahrplans usw. vergl. die Bekanntmachung in Nr. 50 S. 472 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. August d. J. wird die dem Eisenbahn-Betriebsamt zu Allenstein zugetheilte 29,14 km lange Nebenbahnstrecke Mohrungen-Wormditt für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. An der Strecke, welche vollspurig ist und mit Dampfkraft betrieben wird, gelangen folgende Zwischenstationen zur Eröffnung: Haltestelle Gr.-Hermenau (7,93 km ab Mohrungen), Bahnhof Liebstadt (15,22 km) sowie die Haltestellen Sportehnen (21,69 km) und Oberhaide (25,70 km).

Direktionsbezirk Erfurt. Die Mittheilung in Nr. 41 S. 383 d. Ztg., betreffend die Eröffnung der Nebenbahn Reinsdorf bei Artern bezw. Bretleben-Frankenhausen (Kyffhäuser), ergänzen wir nachträglich noch dahin, dass diese Neubaustrecke nicht am 1., sondern erst am 4. d. Mts. dem Betriebe übergeben wird, und den an derselben gelegenen Stationen Esperstedt und Frankenhausen zur Vermeidung von Verwechselungen die Stationsnamen „Esperstedt (Kyffhäuser)" und „Frankenhausen (Kyffhäuser)" beigelegt worden sind.

Eröffnungen bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Die dem Betriebsamt in Kiel unterstellte, zwischen den Stationen Wankendorf und Ascheberg belegene Haltestelle Perdoel ist am 1. d. Mts. für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet worden. Vom 15. d. Mts. ab wird auf derselben auch die Abfertigung von Personen und Reisegepäck stattfinden.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. sind eröffnet worden: 1. die an der Strecke Berlin-Stralsund zwischen den Stationen Randow und Rakow neu errichtete Haltestelle Toitz-Rustow für den Personen-, Güter- und Viehverkehr, 2. die an der Strecke Pasewalk-Stralsund zwischen den Stationen Greifswald und Züssow neu errichtete Haltestelle Gross-Kiesow für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr und 3. die bereits seit dem 1. Juni d. J. für den öffentlichen Stückgutverkehr eingerichtete, zwischen Bentschen und Neutomischel gelegene Haltestelle Chroschnitz auch für den Personen- und Wagenladungs-Güterverkehr.

Ausgeschlossen bleibt bis auf weiteres bei der Haltestelle Toitz-Rustow die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen, bei der Haltestelle Gross-Kiesow die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen und bei der Haltestelle Chroschnitz die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Warburg-Corbach gelegene, vordem nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Station Mengeringhausen auch für den Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet worden; ferner wird die zwischen den Stationen Oeventrop und Wennemen der Strecke Schwerte-Warburg gelegene Haltestelle Freienohl, welche zur Zeit nur für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet ist, am 15. Juli d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr sowie für die Abfertigung von Vieh eröffnet.

Umbenennung bezw. Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Der bisherige Haltepunkt Adlershof ist in einen Bahnhof III. Klasse umgewandelt worden und führt vom 15. d. Mts. ab die Bezeichnung „Adlershof-Glienicke". Von demselben Zeitpunkte ab

kommt der Haltepunkt Glienicke in Wegfall und gelangen Fahrkarten für Glienicke nicht mehr zur Verausgabung.

Verkehrsbeschränkungen.

Infolge von Bauausführungen ist auf der im Direktionsbezirk Breslau belegenen Station Kattowitz die Abfertigung solcher Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann und auf der in demselben Bezirk gelegenen Station Ruda die Abfertigung schwerwiegender Fahrzeuge bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berliner elektrische Hochbahn.

Der Berliner Stadtverordneten-Versammlung ist nunmehr seitens des Magistrats die Vorlage, betreffend Herstellung der elektrischen Hochbahn von der Warschauer Brücke nach dem Zoologischen Garten mit dem Ersuchen zugegangen, der Abschliessung eines Vertrages mit der Firma Siemens & Halske auf Grund der im wesentlichen nachfolgenden Bedingungen zuzustimmen:

Die Stadtgemeinde Berlin ertheilt der Firma Siemens & Halske ihre Zustimmung zur Benutzung (zwecks Herstellung und Betriebes einer elektrischen Hochbahn) derjenigen städtischen öffentlichen Strassen, Wege und Plätze, welche und soweit sie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind. Zu gleichem Zwecke und in gleichem Umfange gestattet die Stadtgemeinde der genannten Firma die Benutzung derjenigen städtischen Grundstücke, welche nicht öffentliche Strassen, Wege oder Plätze sind, gleichgültig ob sie für die Zukunft zu diesem Zwecke bestimmt sind oder nicht. Die Benutzung wird im wesentlichen darin bestehen, dass die Firma Stützen und Pfeiler aufstellt, welche bestimmt sind, den Bahnkörper zu tragen. Das Nähere zu bestimmen, bleibt der Prüfung des von der Firma vorzulegenden Planes vorbehalten.

Die Bahn wird vorbehaltlich der Feststellung im einzelnen in folgendem Zuge hergestellt werden: Warschauer Brücke (Bahnhof der Staatsbahn), neu zu erbauende Oberbaumbrücke, Kommunikationsweg (Strasse 60, Abtheilung 1), am Schlesischen Thor, Skalitzerstrasse, am Kottbuser Thor, am Wasserthor, Gitschinerstrasse, am Halleschen Thor, Hallesches Ufer, unter gleichzeitiger Ueberschreitung des Kanals und der Bahn nach der Luckenwalderstrasse und der Ueberschreitung der Potsdamer Bahn nach dem Dennewitzplatze, Bülowstrasse bis Weichbildgrenze an der Ziethenstrasse. In der Höhe der Luckenwalderstrasse wird im wesentlichen unter der Benutzung des Bahnkörpers der Potsdamer Bahn und anderer nicht städtischer Grundstücke ein Abweg nach Norden bis in die Gegend des Vorplatzes vor dem Potsdamer Bahnhofe geführt werden.

Die Dauer dieser Zustimmung und Genehmigung beträgt 90 Jahre und beginnt mit dem Datum der staatlichen Genehmigung. Die Firma zahlt während der Dauer dieser Zustimmung und Genehmigung für die Benutzung alljährlich ein Entgelt, welches sich nach Prozenten von der gesammten Roheinnahme aus der Beförderung von Personen und Gütern einschliesslich der Abonnements berechnet. Findet eine Beförderung von Gütern nicht statt, so kommt die gesammte Roheinnahme aus der Beförderung von Personen einschliesslich der Abonnements in Berechnung. Das Entgelt beträgt bei einer Roheinnahme a) bis zu 6 Millionen = 2 v. H., b) von 6—7 Millionen = $2^1/_4$ v. H., c) von 7—8 Millionen = $2^1/_2$ v. H., d) von 8—9 Millionen = $2^3/_4$ v. H., e) von 9—10 Millionen = 3 v. H., f) von 10—11 Millionen = $3^1/_3$ v. H., g) von 11—12 Millionen = $3^1/_2$ v. H., h) von 12—13 Millionen = $3^5/_8$ v. H., i) von 13—14 Millionen = $3^3/_4$ v. H., k) von 14—15 Millionen = $3^7/_8$ v. H., l) von 15—16 Millionen und darüber 4 v. H. (Diese Prozentsätze bilden die Hälfte der der Pferdebahngesellschaft gegenüber festgestellten.)

Die Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens vor Ablauf von 4 Jahren nach der städtischen Genehmigung zu erfolgen, und ist die Firma verpflichtet, die Beförderung der Personen nach beiden Fahrrichtungen in Zwischenräumen von höchstens 5 Minuten zu bewirken, und zwar in den Monaten Mai bis Oktober von Morgens $5^1/_2$ bis Nachts $12^1/_2$ Uhr, in den Monaten November bis April von Morgens $5^1/_2$ bis Nachts 12 Uhr. Nur in den beiden letzten Nachtstunden soll eine Verlängerung der Zwischenräume zulässig sein.

Die Firma muss sich den Anschluss fremder Bahnen gefallen lassen nicht nur in der Art, dass bautechnisch ein solcher hergestellt wird, sondern auch so, dass sie verpflichtet ist, die fremden Wagen oder Züge im eigenen Betrieb und unter ihren eigenen Beförderungsbedingungen sofort weiter zu führen. Ein entsprechendes Abkommen mit der fremden Gesellschaft zu treffen, wird der Firma überlassen.

Als einmaligen Beitrag zu den Kosten des Baues der Oberbaumbrücke für die Ueberführung der elektrischen Hochbahn über diese Brücke zahlt die Firma an die Stadt die Summe von 170 000 *M*, auch hat die Firma in üblicher Weise Sicherheit zu bestellen in solcher Höhe, dass aus der bestellten Sicherheit derjenige Aufwand gedeckt werden kann, welcher im Falle einer Beseitigung der Anlage nothwendig werden würde.

Preussische Staatsbahnen.

Frachterstattungsanträge betreffend.

Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft hatten im Mai d. J. den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten auf die Unzuträglichkeiten aufmerksam gemacht, welche nicht selten dadurch entstehen, dass Güterabfertigungsstellen über die bei ihnen eingehenden Frachterstattungsanträge direkt ablehnend entscheiden, obwohl sie vielfach namentlich da, wo es sich um direkte gegenüber gebrochener Abfertigung handelt, in Ermangelung des erforderlichen Tarifmaterials gar nicht in der Lage sind, die Ansprüche der Reklamanten ordnungsmässig zu prüfen. Es war mit diesem Hinweise gleichzeitig die Bitte ausgesprochen, es möge die Entscheidung über Frachterstattungsanträge, abgesehen von Fällen, in denen es sich um offenkundige Rechenfehler usw. handelt, den Güterabfertigungsstellen entzogen und diesen Stellen aufgegeben werden, solche Anträge der vorgesetzten Königlichen Eisenbahndirektion vorzulegen. Der Herr Minister hat nun durch Erlass vom 15. Juni d. J. den Aeltesten mitgetheilt, dass die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt worden sind, wegen Abstellung des zur Sprache gebrachten Verfahrens das Weitere zu veranlassen.

Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte wurden in 1893 581 917 Personen (gegen 1892 + 32 685) und 35 909 (+ 3 433) t Güter befördert. Aus dem Personenverkehr vereinnahmte die Bahn 286 976 (+ 7 293) *M*, aus dem Güterverkehr 485 296 (+ 25 362) *M* und einen um 6 000 *M* grösseren Erlös brachten auch die Erträge aus dem Materialienverkauf. Aus Vergütungen für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen sind die Einnahmen um knapp 1 200 *M* zurückgegangen, wie auch diejenigen aus Pächten und Miethen, sowie wirthschaftlichen Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken sich nicht haben ganz auf der Höhe des Jahres 1892 halten lassen. Ausser Verhältniss grösser als das Anwachsen der Einnahmen war die Steigerung der Ausgaben; von der Zunahme derselben von rund 50 500 *M* gegenüber dem Vorjahre entfällt beinahe die Hälfte mit 24 400 *M* allein auf die zufolge des Gesetzes vom 18. November 1892 an Oesterreich zu zahlen gewesene einmalige Stempelgebühr von 14 630 fl., während ein wiederkehrender Mehraufwand von 13 750 *M* durch die nicht zu umgehen gewesene Erhöhung des Beitrags zu den Generalunkosten an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen verursacht wurde. Den Gesammteinnahmen von 832 823 *M* stehen Ausgaben von 759 746 *M* gegenüber, sodass 73 077 *M* Ueberschuss verbleiben.

Die von der Königlich Sächsischen und K. K. Oesterreichischen Staatsregierung garantirte 4 % Dividende auf die im Privatbesitze befindlichen Aktien wird in gewohnter Weise bezahlt.

Verkehr mit Russland.

Die bisher gestattet gewesene Auslieferung Russischer Sendungen auf Duplikatfrachtbrief mit ungenauen Adressen wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg — mit dem 1. April 1895 aufhören. Schon jetzt auf eine ordnungsmässige Ausstellung der Frachtbriefe seitens der Versender hinzuwirken, dürfte daher im eigenen Interesse der Empfänger liegen.

Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft.

Am 25. Juni d. J. hat sich in Berlin unter obiger Firma eine neue Gesellschaft gebildet, deren Zweck es ist, den Bau und eventuell auch den Betrieb von Eisenbahnen, insbesondere von Lokalbahnen in die Hand zu nehmen und die Thätigkeit der im vorigen Jahre von der Nationalbank, dem Schlesischen Bankverein, der Kommerz- und Diskontobank in Hamburg und der Deutschen Genossenschaftsbank in Berlin und Frankfurt ins Leben gerufenen Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft zu fördern, da diese Gesellschaft den Bau von Bahnen nicht betreibt, sondern dieselben nur finanzirt. In den Aufsichtsrath wurden gewählt: Direktor Peter von der Nationalbank für Deutschland, Kommerzienrath Hugo Landau in Berlin, Direktor Hänisch von der Diskontobank in Breslau und Generalkonsul Wilhelm von Lindheim in Wien. Als Vorstand der Gesellschaft wurde Direktor Stroehler designirt. Die Gesellschaft wird ihre Thätigkeit auch auf Oesterreich-Ungarn ausdehnen.

Aus Frankreich.

Der Staatshaushalt für 1895 und die Eisenbahnen.

Die Hauptschwierigkeit der Aufstellung des Staatshaushalts für 1895 lag — wie wir einem Auszug der Zeitschrift „La voie ferrée" aus der Begründung entnehmen — in der Steigerung der Ausgaben, die sich auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen beziehen. Von allen Lasten, welche die Eisenbahnen dem Haushalt auferlegen, zieht keine mehr die Aufmerksamkeit auf sich, als die Zinsengewähr; seit mehreren Jahren ist der Betrag dieser Gewähr in schneller Steigerung begriffen. Von 51 493 824 Frcs. für 1889 ist er auf 116 278 496 Francs für 1894 gestiegen und wird 135 189 496 Frcs. für 1895 erreichen. Die Zinsengewähr droht sogar in kurzer Zeit die Summe von 160 000 000 Frcs. zu erreichen, wenn sich nichts in der gegenwärtigen Lage ändert; denn die Fehlbeträge der Neubaulinien, die sich in den sogenannten Theilbetriebsrechnungen kapitalisiren, erreichen 14 000 000 Frcs. und werden nach und nach auf die allgemeine Betriebsrechnung übertragen werden, also die Zinsengewähr belasten. Zu dieser Summe kommt noch eine fernere Last von 2—3 000 000 Frcs. auf Grund der Verpflichtungen gegenüber den Nebenbahnen von allgemeinem Interesse und eine solche von 7—8 000 000 Frcs. gegenüber den Lokal- und Strassenbahnen.

Neben dieser Zinsengewähr enthält der Haushalt für die Eisenbahnen noch eine Reihe von Jahreszahlungen an Zinsen und Tilgung, die sich theils aus den Verträgen von 1883, theils aus früheren ergeben und sich für 1894 auf 117 460 485 Frcs., für 1895 auf 129 440 585 Frcs. belaufen. Voraussichtlich wird die Gesammtheit der Ausgaben für Zinsengewähr und Jahreszahlungen in nächster Zeit den riesigen Betrag von 370 000 000 Francs ausmachen. Die Gründe dieses Anwachsens der Ausgaben sind in erster Linie die Aufhebung oder Aenderung der Theilbetriebsrechnungen, ferner der Bau von wenig ertragreichen Linien, denn der Reinertrag des Französischen Netzes ist seit einem Jahrzehnt trotz einer Ausdehnung um 11 000 km (40 %) unverändert geblieben, alsdann der Wettbewerb der Schifffahrtsstrassen, deren Verkehr sich seit 20 Jahren verdoppelt hat, endlich eine Verminderung der Frachtguteinnahmen, die mit Aufstellung der Zolltarife von 1891 zusammenfiel.

Da eine Aenderung aller dieser Ursachen nicht in Frage kommen konnte, so musste die Regierung versuchen, die andringende Fluth der Ausgaben, welche die Eisenbahnen dem Staatshaushalt auferlegen, einzudämmen. Zu diesem Zweck sollen einerseits die Einnahmen erhöht werden, was man durch wohlgeprüfte Tarifermässigungen bezüglich der einer Ausdehnung fähigen Verkehrsarten zu erreichen hofft; auch ist es von Werth, die Eisenbahnen in Maassnahmen nicht zu behindern, welche sie vorschlagen, um sich den ihnen rechtmässig gebührenden Verkehr durch die Schifffahrt nicht entreissen zu lassen. Andererseits erscheint es möglich, Ersparnisse beim Betriebe zu erzielen, und zwar durch ausgedehntere Gestattung der Nichteinfriedigung von Linien mit geringem Verkehr, durch anpassungsfähigere Vorschriften über die Arbeitszeit der Beamten, wobei aber ihren Wünschen nach einer häufigeren Rückkehr in den Schooss ihrer Familie Rechnung zu tragen ist, und durch Ermässigung der Verwaltungskosten der Gesellschaften und des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, indem man Verwaltungsförmlichkeiten, die zur Wirksamkeit der Aufsicht nichts beitragen, vereinfacht. Was man von einer Sparsamkeitspolitik erwarten kann, geht aus den seit 10 Jahren erzielten Ergebnissen hervor; denn von 1884—1887 haben die 6 grossen Gesellschaften an ihren Ausgaben eine Ermässigung von 78 000 000 Frcs. (etwa 15 %) durchführen können. Wenn es darauf ankommt, auf diesem Wege mit Maass und Vorsicht fortzuschreiten, so hat die Regierung die Pflicht, sich mit der Begrenzung der stets wachsenden Lasten zu beschäftigen, welche die Eisenbahnen dem Staatshaushalt auferlegen und die im Grunde genommen eine von den Steuererträgen den Reisenden und Verfrachtern gezahlte Unterstützung bilden.

Die Wirkung dieser verschiedenen Maassnahmen wird für 1895 auf 5 000 000 Frcs. veranschlagt; aber selbst mit dieser Ermässigung würde die Gesammtheit der Ausgaben für Eisenbahnzwecke die Schaffung von 50 000 000 Frcs. neuer Steuern erfordern. Eine solche Lösung schien aber selbst durch eine strenge Finanzpolitik nicht geboten zu sein; denn man kann thatsächlich besonders für die Gesammtheit die Zinsengewähr nicht als einen endgültigen Kapitalverbrauch, der durch Steuern aufzubringen ist, betrachten. Von Rechtswegen ist die Zinsengewähr unbestreitbar ein rückzahlbarer Vorschuss, ein Guthaben, das der Staat den Gesellschaften gegenüber erwirbt, und in den meisten Fällen findet die Zinsengewähr ein sicheres Pfand entweder in den künftigen Einnahmen der Gesellschaften oder in deren Fahrpark. Die Zinsengewähr bildet nur dann eine wirkliche Ausgabe, wenn sie sich auf Netze anwendet, die selbst nach Ablauf ihrer Konzession und nach Tilgung ihres Grund- und Anleihekapitals keinen Reinertrag ergeben. Wenn es auch gut ist, die Zinsengewähr so weit wie möglich aus den ordentlichen Quellen des Staatshaushalts zu bestreiten, so bildet diese Zahlung doch in Wirklichkeit eine Tilgung.

Diese Summen, für welche die Steuern nicht aufzukommen haben, haben sich einige Gesellschaften bereit erklärt, sich durch Anleihen zu beschaffen, indem sie als Pfand gewisse verfügbare Beträge der Zukunft bestellen; zu diesem Zweck sind mit der Orléans- und der Südbahn Verträge abgeschlossen worden. Die Orléansbahn hat bis zum 1. Januar 1951 ihre sämmtlichen Antheilscheine und den grössten Theil ihrer Anleihen zu tilgen; die Ersparniss, welche sie während des Zeitraums von 1951 bis 1956 an den dem Reinertrage auf Grund des Vertrages vom 28. Juni 1883 obliegenden Lasten erzielt, beläuft sich für diese 6 Jahre auf mehr als 440 000 000 Francs. Bei der Südbahn muss die Tilgung der Antheilscheine bis 1. Juli 1955, diejenige der 200 000 älteren Schuldverschreibungen bis 1. Juli 1957 und diejenige der 500 000 neuen Schuldverschreibungen bis 1. Oktober 1957 beendigt sein; der Reinertrag wird also in den Jahren von 1956 bis 1960 von einem Gesammtbetrage von 166 250 000 Frcs. entlastet.

Beide Gesellschaften haben darauf verzichtet, diese Ersparnisse zur Erhöhung des Gewinnes der Antheilscheine zu benutzen und sich dazu verstanden, sie zur Rückzahlung von Schuldverschreibungen zu verwenden, die mit Genehmigung der Regierung nach Maassgabe der Bedürfnisse ausgegeben werden. Der Ertrag dieser Schuldverschreibungen wird dazu benutzt, einerseits die bis zum 31. Dezember d. J. aufgelaufene Schuld der Gesellschaften, die sich für die Orléansbahn auf fast 145 000 000 Frcs. und für die Südbahn auf etwa 148 000 000 Francs beläuft, an den Staat zurückzuzahlen, andererseits die vom Staate auf Grund der Zinsengewähr zu leistenden Vorschüsse für die Jahre nach 1893 zu decken. Ausserdem erschien es angemessen, die von der Südbahn zur Deckung ihrer jährlichen Fehlbeträge auszugebenden Schuldverschreibungen durch den Werth des Fahrparks, den der Staat nach Ablauf der Konzession der Gesellschaft erstatten muss und der sich Ende 1893 auf etwa 172 000 000 Frcs. belief, sicherzustellen. Da dieser Werth als Pfand für die Rückzahlung der vom Staate geleisteten Vorschüsse dient, so ist es gerechtfertigt, dass die in Zukunft vorzuschiessende Zinsengewähr durch den Ertrag von besonderen, innerhalb der Grenze dieses Kapitals ausgegebenen Schuldverschreibungen ersetzt wird.

Der Staat muss den Gesellschaften allerdings die Zinsen für diese Schuldverschreibungen vorstrecken, aber das ist ein rückzahlbarer Vorschuss und die Gesellschaften haben dem Staatsschatz die auf Grund dieser Abmachung erhaltenen Summen zu erstatten. Die Vortheile dieser Verträge beruhen darin, dass der Staat durch die Rückerstattung der Zinsengewähr ein Kapital von fast 300 000 000 Frcs. erhält, welches er entweder auf die Rückzahlung der 6jährigen Schuldverschreibungen oder auf die Verminderung der schwebenden Schuld verwenden kann; ausserdem ist er während einer längeren oder kürzeren Zeit, die man für die Orléansbahn auf 15, für die Südbahn auf 10 bis 12 Jahre schätzt, davon befreit, den Betrag der jährlichen Fehlbeträge in Kapital zu entrichten. Trotzdem gibt er keins von den Rechten, die er jetzt gegenüber den Gesellschaften hat, auf. Die neuen Verträge gestatten ihm, Vortheil von den verfügbaren Beträgen, welche den Gesellschaften die vorzeitige Tilgung ihrer Werthpapiere in Zukunft verschafft, zu ziehen; aber sie geben ihm nur ein Recht, während er keine Verpflichtung übernimmt und sich die Hände gegenüber den Gesellschaften nicht bindet.

Diese gesammten Anordnungen haben zur Folge, dass eine zu schwere Steuererhöhung dem Lande erspart bleibt; ein anderer Zweck besteht darin, den Staatskredit auf der Höhe zu erhalten, auf die er durch den Erfolg der Zinsumwandelung gebracht ist, indem jede Politik, die zur Wiedereröffnung des grossen Schuldbuches führen würde, vermieden wird; denn zu diesem Ende wäre man geführt worden, wenn man zur Bestreitung der Zinsengewähr 6jährige Schuldverschreibungen geschaffen hätte, ohne zu wissen, ob die Zukunft Deckungsmittel bringen würde.

Die schwebende Schuld hat gegenwärtig eine Höhe von etwa 1 200 000 000 Frcs. erreicht, von denen sich 207 000 000 Frcs. auf die zur Bestreitung der Zinsengewähr ausgegebenen 6jährigen Schuldverschreibungen und 429 000 000 Frcs. auf Vorschüsse für den Dienst der Nebenbahnen beziehen. Zur Ermässigung dieser bedeutenden Lasten ohne Wiedereröffnung des grossen Schuldbuches haben zunächst die Orléans- und Südbahn auf Wunsch des Staates die ihnen seit 1883 gemachten Vorschüsse mit Hilfe von Schuldverschreibungen, die unter den gleichen Bedingungen wie diejenigen zur Bestreitung der künftigen Zinsengewähr ausgegeben werden, zurückzuzahlen. Bezüglich der Nebenbahnen hat jetzt der Staatshaushalt die von der schwebenden Schuld vorgestreckten 429 000 000 Frcs. durch Jahreszahlungen von 22 527 443 Frcs., die also einen Zins-

und Tilgungssatz von 3,25 % darstellen, in 99 Jahren abzutragen. Es wird bei diesem Satze nicht schwierig sein, in einer viel kürzeren Frist für die 429 000 000 Frcs. ganz oder theilweise Abnehmer zu finden; namentlich kann dieses Auskunftsmittel in wenig Jahren von der Hinterlegungskasse vermittelst ihrer verfügbaren Beträge durchgeführt werden.

Aus Russland.

Verstaatlichung der Südwestbahn.

Die so oft angekündigte und ebenso oft dann widerrufene Verstaatlichung des grossen Netzes der Südwestbahnen (3 278 Werst) ist nunmehr thatsächlich eingetreten. Ein Allerhöchster Befehl vom 6./18. Juni d. J. bestimmt, dass diese Bahnen am 1. Januar 1895 in die Verwaltung der Staatsbahnen überzugehen haben.

Wie dann ferner mitgetheilt wird, sollen die Aktien dieser Bahnen zum Nominalpreise gegen Obligationen eingetauscht werden, d. h. ohne Zuzahlung von Seiten der Krone. Mit der Verstaatlichung dieser Linien werden die Staatseisenbahnen bereits eine Ausdehnung von 23 000 Werst haben oder $^2/_3$ des gesammten Russischen Eisenbahnnetzes umfassen.

Mit dieser Verstaatlichung hat die Regierung einen gewaltigen Schritt vorwärts gemacht, um das Programm durchzuführen, nach welchem die Linien westlich vom Meridian von Moskau in die Verwaltung der Staatsbahnen übergehen sollen. Es bleiben jetzt im wesentlichen nur noch die Moskau-Brester, Warschau-Wiener, Warschau-Bromberger und Iwangorod-Dombrowoer Bahnen, zusammen rund 2 000 Werst, zu verstaatlichen übrig, um die sämmtlichen Bahnen westlich vom Moskaumeridian in den Besitz des Staates zu bringen. Nach der Energie zu urtheilen, mit der die Staatsregierung in letzter Zeit die Verstaatlichung der Privatbahnen betreibt, kann den vorbezeichneten Bahnen kaum eine langdauernde Selbständigkeit prognostizirt werden.

An die Verstaatlichung der Südwestbahnen hat sich eine Version geknüpft, die hier registrirt werden mag, obgleich wir dieselbe kaum ernst nehmen können. Es soll nämlich das Projekt bestehen, die künftige Exploitation des Netzes der Südwestbahnen derart zu ordnen, dass das ganze Netz der Bahnen, die auf der rechten Seite des Dnjepr liegen, in strategische und in kommerzielle Bahnen getheilt wird. Die strategischen Bahnen sollen vom Ministerium der Verkehrsanstalten exploitirt werden, während für die kommerziellen Bahnen eine neue Aktiengesellschaft zu bilden wäre. Ausserdem solle eine „Gesellschaft der Südbahnen“ organisirt werden zur Exploitation der Schienenwege, die Moskau mit Ssewastopol verbinden.

Die Nachricht ist von so vielen Russischen Zeitungen gebracht worden, dass es wohl angenommen werden kann, dass der Gedanke auch in maassgebenden Kreisen nicht fremd ist, vielleicht sogar von daher genährt wird. Immerhin wäre mindestens der Theil des Projektes, der sich mit der Uebergabe der Linie Moskau-Ssewastopol an eine Privatgesellschaft beschäftigt, mehr als auffallend, nachdem die Regierung eben erst die Verstaatlichung dieser, auch strategisch gewiss sehr wichtigen Bahn durchgeführt hat.

Wologda-Archangelsk.

Der Bau der Eisenbahnlinie Wologda - Archangelsk (650 Werst) ist bestätigt worden; die Bauausführung wird der Moskau-Jaroslawer Bahn übertragen werden.

Damit ist die erste Bahn in dem Norden über das Stadium der blossen Berathungen hinaus in das einer baldigen Bauausführung gelangt. Der Finanzminister Witte hat bei Berathung der Frage, ob in der gegenwärtigen Nothlage der Landwirthschaft nicht etwa eine Tarifermässigung für dasjenige Getreide gewährt werden soll, das zum Export bestimmt ist, ausgeführt, dass er einer solchen Maassregel nicht das Wort reden könne, dagegen der Ansicht ist, dass der Konsum im Lande wenn möglich gehoben werden müsse. Diesem Zwecke soll unter anderem auch die Bahn Wologda-Archangelsk dienen, denn sie durchzieht fast in ihrer ganzen Länge unfruchtbare Gebiete, die nicht soviel aufbringen, als die Bevölkerung bedarf. Bisher fand die Zufuhr auf den Flüssen und mittelst Fuhrwerk statt und beschränkte sich daher auf das Unentbehrlichste. Mit der begonnenen Verkehrsgelegenheit soll sich auch der Bedarf heben und damit den südlichen, fruchtreichen Gebietstheilen des Europäischen Russlands ein lohnendes Absatzgebiet erschlossen werden. Uebrigens hat mit der Bestimmung der Bauausführung der Bahn Wologda-Archangelsk die sogen. „Nordbahnfrage“ keineswegs ihren Abschluss erfahren, vielmehr sind augenblicklich mehrere Projekte gleichzeitig in Verhandlung, so die Bahnen Petersburg-Murmanküste, Perm-Kotlas usw. Wir kommen demnächst hierauf näher zurück.

Sibirische Eisenbahn.

Auf der Sibirischen Bahn ist, nach der „Now. Wr.“, am 5. Juni d. J. ein regulärer Personenverkehr auf der Strecke von Wladiwostok bis Spasskoje, also auf einer Entfernung von 224 Werst, eröffnet worden.

Ueber den Stand der Arbeiten auf der Sibirischen Eisenbahn entnehmen wir dem „Praw. Westn.“ vom 12/24. Juni d. J. Nr. 24 S. 1533 folgendes: Aus der Vergleichung der Angaben über den Bau der Sibirischen Eisenbahn zum 1. März d. J. mit den Daten zum 1. Oktober 1893 ist zu ersehen, dass im Laufe der 5 Wintermonate nachstehende Arbeiten ausgeführt worden sind:

a) Auf der Strecke der Westsibirischen Eisenbahn von der Stadt Tscheljabinsk bis Omsk wurden für den Eisenbahndamm 25 499 Kubikfaden Erdarbeiten ausgeführt. Eine Holzbrücke ist beendigt und auf der Strecke Kurgan-Omsk ist mit dem Bau der übrigen Brücken begonnen worden. Für die eisernen Brücken über den Tobol, Ischim und Irtysch sind 5 000 Pud Eisen zugestellt worden, die Werkstätten lieferten 69 000 Pud fertiger Theile, desgleichen waren 1 108 Kubikfaden Steine besorgt. Ausserdem sind für die über den Tobol gehende Brücke 20 Längenfaden Spundwände aufgeführt und 150 Pfähle eingerammt worden, 1 Kesson ist versenkt worden, 280 Kubikfaden Aufführungen aus Stein sind beendigt. Das Eisenbahngeleise ist auf einer Strecke von 10 Werst fertig. Beendigt ist der Bau von 18 Eisenbahn- und 98 Stationsgebäuden. Zwischen der Station Tscheljabinsk und der 246. Werst sind 10 temporäre Wasserreservoire eingerichtet worden. Unabhängig davon sind 272 000 Eisenbahnschwellen und 4 000 transportable Schneeschirme hergestellt, um das Geleise vor Schneeverwehungen zu schützen. Von den Fabriken sind der Eisenbahnlinie zugestellt worden: 608 369 Pud Schienen, 37 000 Pud Verfestigungen, 12 000 Pud gusseiserner Wasserleitungsröhren, 2 Wasserreservoire, 11 hydraulische Krähne und 2 Drehscheiben mit einem Durchmesser von 56 Fuss.

b) Auf der Strecke der Westsibirischen Eisenbahn von der Stadt Omsk bis zum Fluss Ob sind die Ausmessungen auf einer Strecke von 142 Werst in einer Breite von 200 Faden beendigt und Situationspläne dieser Strecke zusammengestellt worden. Für den Eisenbahndamm sind 21 047 Kubikfaden Erdarbeiten ausgeführt. Für die über den Ob führende Brücke sind 12 000 Pud Eisen und 982 Kubikfaden Steine fertiggestellt. Nach Tjumen wurden 300 000 Pud Schienen zugestellt.

c) Auf der Strecke der Centralsibirischen Linie vom Ob bis zur Station Krassnojarsk sind zur Herstellung des Eisenbahndammes 390 Dessjatinen Wald ausgehauen und 41 Dessjatinen Baumstämme ausgerodet worden. Ausserdem sind 25 000 Kubikfaden Erdarbeiten und 3 146 Quadratfaden Befestigungen von Böschungen ausgeführt worden. Im Bau befinden sich 18 Holzbrücken und 5 steinerne Röhren. 5 Stations- und Eisenbahngebäude sind im Rohbau beendigt. Das Eisenbahngeleise ist auf 19 Werst und die Telegraphenleitung auf einer Strecke von 40 Werst fertig. Von den Fabriken sind zugestellt worden: 18 165 Pud Eisen für die Kessons der über den Tom führenden Brücke, 140 000 Pud Schienen und 43 864 Pud Verfestigungen. Auf der Linie wurden hergestellt 205 000 Eisenbahnschwellen und 6 000 Telegraphenstangen.

d) Auf der Ussuri-Eisenbahn von der Stadt Wladiwostok bis zur Station Grafskaja wurden 37 000 Kubikfaden Erdarbeiten ausgeführt. Das Eisenbahngeleise ist auf 63 Werst fertig. Die zweite Telegraphenleitung ist auf einer Strecke von 45 Werst hergestellt worden. Von den Eisenbahn- und Stationsgebäuden sind 36 theils vollständig, theils im Rohbau beendigt. 144 Kubikfaden Aufführungen aus Stein sind ebenfalls ausgeführt und die Arbeiten an Wasserreservoiren und eisernen Brücken werden fortgesetzt. Ferner sind für die Eisenbahnlinie geliefert worden 18 Personen- und 4 Güterwagen, 316 745 Pud Schienen und 17 169 Verfestigungen. Die hergestellten Eisenbahnschwellen belaufen sich auf 95 000.

Eisenbahnkonferenz.

Auf den 15. Juni d. J. war im Departement der Eisenbahnangelegenheiten eine Konferenz zusammenberufen worden, um über den Waarentransport in privaten Eisenbahnwagen zu berathen. Vertreter der Ministerien der Landwirthschaft, der Finanzen und der Kommunikationen, sowie der Kohlenindustriellen Südrusslands und Polens nahmen an der Berathung theil.

Moskau-Kasan: Betriebseröffnung.

Die Betriebseröffnung der Strecke Seleny Dol bis Kasan der Moskau-Kasaner Bahn hat am 12./24. Juni d. J. stattgefunden. Damit ist, soweit uns Nachrichten zugänglich gewesen sind, die ganze Bahn dem Verkehr übergeben worden.

Zur Reform der Personentarife.

Auf der beim Eisenbahndepartement am 30. Mai d. J. stattgehabten Versammlung, an welcher alle Mitglieder der Tarifkommission und Vertreter der Eisenbahnen theilnahmen, fanden die Berathungen über die Reform der Personenbillets ihren Abschluss. Das von dieser Kommission projektirte Schema zur Berechnung der Preise für die Billets III. Klasse wurde seiner Zeit an dieser Stelle mitgetheilt, später wurde dieses Schema etwas umgearbeitet, was eine unbedeutende Aenderung in den Preisen herbeiführte. Nach dieser Aenderung stellen sich die Preise der Billets III. Klasse, mit Einschluss der 15 % betragenden Staatsabgabe, wie folgt dar: bis 160 Werst zu 1,4375 Kop. für die Person und Werst, weiter werden zur Zahlung für 160 Werst 0,9 Kop. für die Werst zugeschlagen und so bis zu 300 Werst fortgesetzt; angefangen von der 301. Werst beginnen die Staffeln, und zwar werden von 301—326 Werst zur Zahlung für 300 Werst 24 Kop. zugeschlagen, für jede Entfernung innerhalb dieser Staffel, sodann folgen 7 Staffeln zu 25 Werst mit einem Zuschlag von 20 Kop. für jede Staffel. Dieser Zuschlag von 20 Kop. wird auch weiter beibehalten, nur mit dem Unterschiede, dass die Ausdehnung der weiteren Staffeln grösser ist, und zwar von 501—710 Werst werden 7 Staffeln zu 30 Werst gezählt, von 711—990 8 Staffeln zu 35 Werst, von 991—1 510 13 Staffeln zu 40 Werst und über 1 510 Werst hat jede Staffel 50 Werst, immer mit demselben Zuschlag von 20 Kop. für jede Staffel. Die Preise der Billets II. Klasse sind, der „Torg. Prom. Gas.“ zufolge, $1^1/_2$ Mal höher als die Preise der Billets III. Klasse, und die der I. Klasse $2^1/_2$ Mal. In betreff des Gepäcks lässt sich das Projekt der Kommission in folgendem zusammenfassen: für je 10 Pfund sind $^1/_{20}$ Kop. für die Werst zu erheben, mit Zuschlag von 15 % Staatsabgabe, von 1—300 Werst, von 301—325 Werst ebenso wie für 300 Werst, d. h. 7,25 Kop., weiter werden für jede folgende Staffel 1,5 Kop. für je 10 Pfund zugeschlagen. Gegenwärtig werden 0,05 Kop. für 10 Pfund erhoben mit Zuschlag von 25 % für jede Entfernung, demnach wird der projektirte Gepäcktarif bedeutende Ermässigungen gewähren, besonders auf grosse Strecken. Diese Angelegenheit, der in Russland wohl mit Recht grosse Aufmerksamkeit geschenkt wird, ist nunmehr soweit fortgeschritten, dass bereits die Absicht besteht, beim allgemeinen Eisenbahnkongress eine besondere Konferenz einzuberufen, bestehend aus Vertretern der Eisenbahnen, zur Ausarbeitung der definitiven Form der Personenbillets, bezüglich deren Grösse u. dergl., sowie auch zur Aufstellung der Bedingungen mit der Druckerei, welche alle diesen Theil betreffenden Arbeiten ausführen soll. Uebrigens besteht die Absicht, diese ganze Arbeit in einer Druckerei zu konzentriren.

Zum Schluss kann noch berichtet werden, dass der Reichsrath beschlossen hat, auf die vom Finanzminister in Vorschlag gebrachte Herabsetzung der Staatssteuer von den Eisenbahn-Personenbillets auf 15 % für alle 3 Klassen einzugehen. (Bisher wurde von den Billets I. und II. Klasse 25 % und von den Billets III. Klasse 15 % erhoben.) Von den Vergünstigungsbillets soll die Staatssteuer vom faktisch bezahlten Fahrpreise erhoben werden.

Personenwagen IV. Klasse.

Es ist jetzt entschieden worden, dass auf den Bahnen, welche grosse Massen von Arbeitern zu befördern haben, Personenwagen IV. Klasse in den Verkehr gestellt werden sollen, aber nur im Frühling und im Herbst.

Projekt Rybinsk-Jaroslawl.

Der grosse, am nördlichsten Theile der Wolga belegene Hafenplatz Rybinsk, dessen bedeutendster Handelsartikel Getreide ist, erhält seine Zufuhren auf dem Wolgastrome, während die Abfuhr des im Frühjahre dort massenhaft zusammenfliessenden Getreides entweder auf dem Wasserwege (das sogenannte Mariensystem) oder auf der Rybinsk-Bologojer Bahn nach Petersburg stattfindet.

Nun sind schon seit langer Zeit zwei grosse Unbequemlichkeiten vom Handel als störend für eine gleichmässige Abwickelung des Getreidegeschäftes empfunden worden, nämlich der im Sommer und Herbst eintretende Wassermangel, der die Schifffahrt behindert, und im Frühjahre der Platzmangel im Hafen von Rybinsk, der häufig so gross ist, dass die beladenen Schiffe Monate lang warten müssen, bevor sie zur Entlöschung kommen.

Diesen Missständen glaubt die Rybinsker Kaufmannschaft durch den Bau einer Eisenbahn von Rybinsk nach Jaroslawl entgegentreten zu können und hat dementsprechend um Genehmigung zum Bahnbau nachgesucht. Es würde durch eine solche Bahn die Möglichkeit geboten sein, einen Theil des Getreides schon von Jaroslawl auf die Eisenbahn zu bringen, was gewiss ein grosser Vortheil wäre.

Ausserdem hat die Rybinsker Kaufmannschaft neuerdings um die Genehmigung nachgesucht, eine Eisenbahn nach Wologda erbauen zu dürfen, um Anschluss an die Nordbahn zu erhalten.

Projektirte Grenzbahnen.

Wie wir erfahren, wird ein ganzes Netz von Grenzbahnen geplant, welches an die Südwestbahnen sich anschliesst. Die Hauptlinie soll von Sdolbunowo nach Proskurow, Larga, Korneschty und zum Trajanswall führen.

Neue Flügelbahn.

Die bei Station Gruschewka der Südwestbahnen abzweigende Jewdokiewskajaer Flügelbahn ist am 23. April d. J. für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden.

Neue Bahnprojekte:

1. der Bau einer Bahn, die Witebsk mit Mohilew über Orscha verbinden soll;
2. die Verbindung Kisljärs mit einer Station der Linie Beslan-Petrowsk der Wladikawkaser Bahn;
3. eine Zweigbahn, die von Plastunowska, Station der Wladikawkaser Bahn, ausgeht, den Kubanfluss überschreitet und bis Maikop führt;
4. eine Verbindung der Bahnhöfe der Baltischen, Petersburg-Warschauer und Nikolaibahn in Petersburg.

Aus England.

Ueber die Kosten des elektrischen Betriebes von Strassenbahnen in England und Nordamerika

ist im „Engineer“ folgendes angegeben:

Ende 1892 gab es in den Vereinigten Staaten 13 415 elektrisch betriebene Strassenbahnwagen und 9 560 km elektrisch betriebene Geleise. Die Zahlen hatten Ende 1893 auf 18 233 und 12 000 zugenommen. Die Gesammtlänge der Strassenbahnen — gleichviel ob mit thierischer oder mechanischer Zugkraft — aller Art betrug Ende 1893 19 600 km und die Zahl der Wagen 39 499. Es wird hiernach rund die Hälfte aller Linien elektrisch betrieben, ein Fortschritt, der sich fast ganz auf die letzten 4 Jahre erstreckt; mit rastloser Energie wird in gleichem Sinne weiter gearbeitet.

Das Kabelsystem ist in den Vereinigten Staaten seit mehr als 20 Jahren in erfolgreichem Betrieb, doch gab es Ende 1893 nur 1 060 km Kabelbahnen mit 4 805 Wagen und nur 910 km Dampfstrassenbahnen mit 616 Wagen.

In den 6 verflossenen Jahren sind in den Vereinigten Staaten etwa 500 000 000 ℳ in elektrischen Strassenbahnen angelegt worden, das macht 25 % der ganzen auf Strassenbahnen verwendeten Kapitalanlage.

Im Vereinigten Königreich waren am 30. Juni 1892 1 520 km Strassenbahnen im Betriebe, für welche ein Anlagekapital von rund 277 500 000 ℳ aufgewendet wurde. Die Zahl der Fahrgäste auf diesen Strassenbahnen betrug 581 678 546. Die Roheinnahme belief sich auf 70 630 000 ℳ, die Betriebsausgabe auf 57 000 000 ℳ, die Reineinnahme auf rund 13 630 000 Mark; die durchschnittliche Betriebsausgabe betrug also 80.8 % der Roheinnahme.

Bei einer sorgfältigen Vergleichung der Betriebsberichte der Englischen Pferde- und Dampfstrassenbahnen findet man, dass die Betriebskosten 70—85 % der Roheinnahme ausmachen, je nach den örtlichen Verhältnissen, während die Betriebskosten der Amerikanischen und sonstigen Europäischen elektrischen Strassenbahnen nur 50—73 % der Roheinnahmen betragen. Die Betriebskosten der Englischen Pferdebahnen betragen 44—52 ₰ auf 1 Wagenkm, je nach den Umständen, bei den elektrischen Bahnen dagegen 22—39 ₰.

Das grösste elektrische Bahnunternehmen der Welt ist die West-End Strassenbahn zu Boston in den Vereinigten Staaten. Durch die Einführung der Elektrizität als Betriebskraft auf dieser Bahn ist die Wirthschaftlichkeit der elektrischen Betriebsführung vollkommen bestätigt worden. Aus den Jahresberichten dieser Gesellschaft ergibt sich folgendes:

bis zum 30. November	1888	1889	1890	1891	1892	1893
gesammte Geleislänge . . . . km	—	375,5	377,7	392,8	418,3	432,0
davon elektrisch betrieben . . . km	—	—	105,4	130,8	238,3	293,8[5])
Zahl der Pferdewagen	1 584	1 794	1 694	1 622	1 226	826
Zahl der elektrischen Wagen	—	47	337	469[1])	1 028	1 346[6])

bis zum 30. November	1888	1889	1890	1891	1892	1893
durchfahrene Kilometer (Millionen) insgesammt . .	24,85	26,68	28,44	28,11[2]	28,17[3]	30,06[4]
elektrischer Betrieb . . .	—	—	—	7,39	15,56	22,84
Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme . . . . %	82	82	77	74,4	70,8	68
auf die elektrische Anlage verwendetes Kapital (Millionen Mark)	—	1,65	6,04	—	23,01	30,43

Bemerkungen. Zu [1]) Die von der Gesellschaft im Jahre 1891 in Dienst gestellten und jetzt auf den elektrischen Linien fast ausschliesslich benutzten langen Wagen haben fast die doppelte Grösse der Pferdewagen.

Zu [2]) Im elektrischen Betrieb 26,27 %, im Pferdebetrieb 73,73 %.

Zu [3]) Im elektrischen Betrieb 48,63 %, im Pferdebetrieb 51,37 %.

Zu [4]) Im elektrischen Betrieb 76,17 %, im Pferdebetrieb 21,83 %.

Zu [5]) Hierzu 40 km, welche theilweise elektrische Ausrüstung haben.

Zu [6]) Dazu 24 elektrische Schneepflüge.

Bemerkenswerth ist die Abnahme des Betriebskostenverhältnisses, welche zur Zunahme der elektrischen Betriebslängen fast in direktem Verhältniss steht. Diese Abnahme ist trotz der erforderlich gewordenen Kapital-Neubeschaffungen und trotz der Abschreibungen, welche durch Ausserbetriebsetzung oder billigen Verkauf von Betriebseinrichtungen nöthig wurden, möglich geworden.

Im folgenden ist das Betriebsergebniss der Strassenbahnen von London (4 306 411 Einwohner im Jahre 1893) und Boston (417 720 Einwohner im Jahre 1890) übersichtlich zusammengestellt. Die Zahlen sind, wenn man sie gegeneinanderhält, in höchstem Grade bezeichnend.

	London	Boston
Betriebslänge der Strassenzüge . . . km	202,25	—
Betriebene Geleislänge . . . . . . „	rund 400	432
Zahl der Wagen	1 080 a)	2 172
Durchfahrene Wagenkilometer	35,30 b)	30,06
Gesammte Betriebskosten in Millionen Mark	17,72	18,20
Roheinnahme in Millionen Mark	21,41	26,77
Reineinnahme „ „ „	3,69	8,57
Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme (%)	82,7 d)	68
Gesammt-Anlagekapital in Millionen Mark	70,66 c)	88,70
Auf die gewöhnlichen Aktien gezahlte Dividende (%)	3,32	9

Bemerkungen. Zu a) London hat Decksitzwagen, Boston nicht. Boston hat doppelten Wagenpark, offene Wagen für den Sommer, geschlossene für den Winter.

Zu b) London hat mehr Wagenkilometer als Boston. Die meisten Bostoner Wagen sind viel grösser als die Londoner.

Zu c) Das Anlagekapital umfasst in Boston 30 Millionen Mark, welche in den letzten 5 Jahren auf elektrische Neuausrüstung verwendet wurden.

Zu d) Wenn das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme in London von 82,7 auf 70 % und 60 % erniedrigt werden könnte, würde sich die Reineinnahme auf 6,42 und 8,56 Millionen Mark erhöhen.

Im Anschluss hieran möge das Betriebskosten-Verhältniss einer Reihe elektrisch betriebener Strassenbahnen verschiedener Länder hier Platz finden.

	Verhältniss der Betriebskosten zur Roheinnahme %	Betriebskosten auf das Wagenkilometer ₰
Pittsburg, Vereinigte Staaten von Nordamerika	71,00	31,3
Chicago, Vereinigte Staaten von Nordamerika	—	34,7
Rochester, Vereinigte Staaten von Nordamerika	48,62	28,2
City und Südlondonbahn	64,00	—
Liverpooler Hochbahn	73,00	23,5
Bessbrook und Newrybahn	—	32,5
Guernsey, Kanalinseln	54,45	31,7
Frankfurt a/M.	70,00	23,5
Halle	54,50	13,4
Budapest	50,00	22,7
Mürren, Schweiz	50,00	20,4
Marseille	60,00	34,1

Aus Südamerika.

Argentinien.

Nach einer Statistik des Auschusses der gewährleisteten Bahnen ist 1893 keine Staatsbahnlinie eröffnet worden. An gewährleisteten Bahnen sind im Bau: Transandin (54 km), Nord-Est Argentin (586 km), Central Sud Americain (550 km), Bahia Blanca and North Western (974 km), Villa Mercedes-Rioja (500 km), Goga-Lucero (90 km), Nanducito-Pres-Roca (517 km), und Roca-Nueve de Julio-San Rafael (744 km), zusammen 4 015 km. Abgesehen von der Transandinbahn, deren Bau kräftig gefördert wird, haben diese Bahnen die Bauarbeiten eingestellt. Zwei nicht gewährleistete Bahnen sind im Bau, nämlich die Abzweigung der Rosariobahn nach Las Conchas (3 km) und die Linie Lujan-Melincue (239 km), zusammen 242 km; am Bau der Zweigbahn wird indessen nur matt gearbeitet, während die letztgenannte Linie erst kürzlich in Angriff genommen ist. Der Staat hatte 2 Linien, nämlich Dean-Fulnes-Chilecito (134 km) und Salta-Corral (35 km), zusammen 169 km im Bau, doch mussten die Arbeiten wegen Geldmangel eingestellt werden. Im ganzen befinden sich demnach 4 426 km „im Bau“.

Die Bauarbeiten sind noch nicht begonnen bei folgenden gewährleisteten Bahnen: Interozeanische (1 250) km, San Juan-Salta (950 km), Chilerito-Mejerano (54 km), Chumbicha-Tinogasta-Andalgala (364 km), Rufino-Bahia Blanca (560 km), Villaguay-Mercedes (522 km), Tinogasta-Chile (220 km), Jujuy-Bolivia (300 km), Parana-Monte Caseros (312 km) und Villa Maria-Reconquista (573 km), zusammen 5 105 km. Im gleichen Falle befinden sich folgende nicht gewährleistete Bahnen: Schmalspurbahn Buenos Ayres-Rosario (318 km), Pilar-Campona (39 km), Buenos Ayres-Bahia Blanca (590 km), San Vincente-Tripalquer (205 km), Rosario-Pergamino (180 km), Victoria-San Justo (100 km) und Buenos Ayres-Trenquelauquen (480 km), zusammen 1 882 km.

Die Konzession ist für verfallen erklärt bei folgenden gewährleisteten Bahnen: Santa Rosa-Oran (220 km), San Juan-Chumbicha (530 km), Chaco-Austral (633 km), Mendoza-San Rafael (233 km) und San Pedro-Rosario de la Frontera (1 100 Kilometer), zusammen 2 716 km. Das gleiche gilt von folgenden nicht gewährleisteten Bahnen: Capilla del Senor-Pergamino (158 km), Villa Maria-Patagones (965 km), Rosario-Lincoln-General Acha (727 km), Buenos Ayres-Cordoba (885 km), Villa Constitucion-Acevedo (53 km), Cordoba-Venado Tuerto (350 km), Riachuelo-Villa Jardin (7 km), Zarate-Boca (90 km), Godoy-San Nicolas (28 km) und Hochbahn von Buenos Ayres (16 km), zusammen 3 279 km.

Für die gewährleisteten Linien beläuft sich die jährliche Zinsengewähr bei den im Bau befindlichen 4 015 km (Baukostenanschlag 146 293 696 Piaster Gold) auf 4 951 316 P., bei den noch nicht begonnenen 5 105 km auf 6 930 517 P. und bei den für verfallen erklärten 2 716 km auf 3 769 296 P. Indessen wird die Zinsengewähr bei den noch nicht begonnenen und bei den im Bau befindlichen Linien nur in geringem Umfange in Kraft treten, da bei der heutigen finanziellen Lage Argentiniens die Ausführung dieser Bahnen schwerlich erfolgen wird.

Die Betriebsergebnisse der im Betriebe befindlichen gewährleisteten Bahnen während des Jahres 1893 zeigt die folgende Uebersicht.

Eisenbahn	Einnahme	Ausgabe	Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme
	Piaster Papier	Piaster Papier	%
Ostargentinische	511 083,66	433 581,61	84,84
Buenos Ayres und Pacific . .	3 795 965,36	2 332 558,83	61,45
Bahia Blanca und Nordwest .	242 337,24	239 834,17	99
Central-Cordoba	2 455 353,06	2 126 293,72	86,18
Grosse Westargentinische . .	2 265 269,11	1 958 652,53	86,46
Nordostargentinische	23 746,40	61 502,14	258,95
San Cristobal-Tucuman . . .	229 905,72	425 902,92	185,29
Transandin	648 151,31	1 203 363,64	185,66
Villa Maria-Rufino	92 178,26	274 126,77	297,38
Nordwestargentinische . . .	149 394,69	236 644,23	158,40
zusammen	10 413 384,81	9 292 460,56	—

Die einzige von diesen Bahnen, die einen nennenswerthen Ueberschuss ergibt, ist die Buenos Ayres und Pacific-Eisenbahn, welche 3 300 000 £ gekostet hat und ein reiches und gut bevölkertes Verkehrsgebiet besitzt. Auch die Central-Cordoba und die Grosse Westargentinische Bahn sind zukunftsreiche Unternehmen; letztere hat ein Kapital von 4 000 000 £. Die 1874/76 gebaute Ostargentinische Bahn, welche Concordia und Castros (99 Meilen) verbindet und eine Zinsengewähr von 7 % auf 10 000 £. für die Meile besitzt, macht kaum Fortschritte; für die bis Ende 1890 verflossenen 14 Jahre hat die Regierung bereits 990 000 £. an Zinszuschüssen bezahlen müssen. Die Bahia Blanca und Nordwestbahn, von der nur eine Strecke vollendet ist, würde, wenn sie überhaupt vollendet wird, 19 482 307 Piaster Landesmünze mit einer jährlichen Zinsengewähr von 974 265 P. Gold kosten. Auch von der Nordwestargentinischen Bahn ist nur eine Strecke im Betriebe; die gesammten Anlagekosten sind auf 30 959 899 P. Gold mit einer jährlichen Zinsengewähr von 562 907 P. Gold veranschlagt. Die Nordostargentinische Bahn verspricht bei ihrem reichen Verkehrsgebiet in nicht zu langer Zeit ihre Betriebskosten zu decken.

Infolge eines Erlasses des Ministers des Innern vom 10. März d. J. hat der Nationalrath der Eisenbahnen am 24. März d. J. berichtet, dass die Regierung am 31. Dezember 1893 auf Grund der Zinsengewähr an 9 im Betriebe befindliche Eisenbahnen 8 732 205,92 P. Gold schuldete, während die Gesellschaften auf Grund der Konzession 16 667 820,67 P. Papier in den Staatsschatz hätten einzahlen müssen. Bei letzterer Ziffer ist die Nordostargentinische Bahn nicht mit einbegriffen, weil es zweifelhaft ist, ob sie zu dieser Einzahlung gesetzlich verpflichtet ist. Nach einer Drahtnachricht aus Buenos Ayres beabsichtigt die Regierung diese Frage im Laufe des Jahres endgültig zu regeln und wird 2 000 000 P. Gold an die betheiligten Gesellschaften nach Maassgabe ihrer Ansprüche vertheilen.

Die Buenos Ayres and Ensenada Port railway hatte 1893 eine Einnahme von 133 955 £. (gegen 134 718 £. in 1892), eine Ausgabe von 83 349 (76 646) £. und einen Ueberschuss von 50 606 (58 072) £., der sich durch verschiedene Einnahmen auf 54 724 £. erhöhte. Nach Bestreitung der Pacht an die Buenos Ayres Westbahn (10 917 £.), nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen usw. blieben 12 976 £. verfügbar und gestatteten die Vertheilung eines Gewinnes von 1,5 % an die Vorzugsantheilscheine; die fehlenden 5,5 % sind ihnen aus späteren Ueberschüssen nachzuzahlen. Infolge des Bürgerkrieges musste der Betrieb mehrere Wochen eingestellt werden, sodass die im Anfang des Jahres vorhandenen guten Aussichten vernichtet wurden. Für Truppenbeförderung während des Bürgerkrieges beansprucht die Gesellschaft noch 60 000 P. von der Regierung.

Die Entre Rios railway company (379 Meilen) hatte im 2. Halbjahre 1893 eine Einnahme von 26 945 £. (gegen 23 263 £. im gleichen Zeitraum 1892), eine Ausgabe von 26 873 (23 563) £. und einen Ueberschuss von 72 (— 300) £., dazu kamen 6 410 £ Zinsen der erhaltenen National-Schuldverschreibungen, 7 294 £., Zinsen der Provinzial-Schuldverschreibungen und 111 £. verschiedene Einnahmen, während 405 £. Einkommensteuer abgingen. Es standen also 13 482 £. zur Verfügung, von denen ein Halbjahrsgewinn von 0,5 % vertheilt und der Rest von 5 849 £. auf neue Rechnung übertragen wurde. Die günstigen Aussichten des Jahres wurden durch die politischen Wirren und die ausserordentliche Trockenheit vernichtet, dagegen dürfte die Zukunft der Bahn die Erwartungen der Antheilhaber nicht täuschen.

Die Provinz Santa Fe hatte am 1. Januar d. J. ein Netz von 3 283 km im Betriebe, davon 1 598 km breitspurige und 478 km schmalspurige Privatbahnen und 1 207 km Provinzialbahnen. Ausserdem waren 689 km im Bau und 1 530 km konzessionirt, aber noch nicht begonnen, sodass das ganze Netz 5 502 km umfasste. Die Französische Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fe hatte im Jahre 1893 bei einer Betriebslänge von 1 207 km (wie 1892) 324 214 (276 255) Personen und 219 555 (320 881) t Güter zu befördern; die Einnahmen betrugen 2 874 962 (2 383 496) P., die Ausgaben 2 565 990 (2 176 566) P. und der Ueberschuss 309 972 (206 930) P.

Eine am 25. April d. J. in London abgehaltene Versammlung von Inhabern der 1887, 1888 und 1889 begebenen Anleihen der West-Santa Fe-Eisenbahn hat einen am 10. März d. J. zwischen der Eisenbahngesellschaft einerseits und den 3 Bankhäusern Baring brothers and Cie., Carlos Cosado und Hale and Cie. andererseits abgeschlossenen Vertrag genehmigt, auf Grund dessen 1. die seit 3 Jahren bis zum 1. April d. J. rückständigen Zinsen durch neue Schuldverschreibungen sichergestellt werden, 2. die Schuldscheininhaber berechtigt sind, beim Verwaltungsrath einen Vertreter zu bestellen, welcher die Einnahmen in Empfang nimmt und den Betrieb überwacht, 3. die Reinerträge monatlich an das Bankhaus Baring brothers and Cie. zur Vertheilung an die Berechtigten abzuführen sind, endlich 4. die den Schuldscheininhabern durch die ursprünglichen Schuldtitel übertragenen Rechte auf die Dauer von 5 Jahren ausser Kraft gesetzt werden.

Aus Nordamerika.

Elektrische Eisenbahnen in Städten.

Das Nordamerikanische Steueramt hat in einer besonderen, vom Professor Adams verfassten Veröffentlichung interessante Mittheilungen über die durch den Schnellverkehr gebotenen Erleichterungen in denjenigen Städten der Vereinigten Staaten gegeben, welche über 50 000 Einwohner zählen. Im ganzen sind etwa 50 solcher Städte vorhanden. Einige Angaben aus diesem Berichte, welche im „Railroad and Engineering Journal“ mitgetheilt sind, lassen wir, auf Französisches Maass umgerechnet, hier folgen. Die in den Tabellen enthaltenen Längenangaben sind dabei abgerundet worden.)

Jahr	Gesammtlänge der Schnellverkehrsanlagen mit verschiedener Betriebskraft km (rund)	Zunahme km (rund	Zunahme % (genau)
1880 . .	2 720	—	—
1881 . .	2 840	120	4,52
1882 . .	3 020	180	6,18
1883 . .	3 125	105	3,54
1884 . .	3 270	145	4,65
1885 . .	3 460	190	5,80
1886 . .	3 685	225	6.52
1887 . .	4 180	495	13,42
1888 . .	4 595	415	9,93
1889 . .	5 070	475	10,37
	Zunahme . .	2 350	86,50

Die Antheile, welche von der im Jahre 1889 vorhandenen gesammten Länge der Verkehrsanlagen auf die verschiedenen Betriebsarten entfallen, ergeben sich wie folgt:

	km (rund)	% (genau)
thierische Zugkraft	3 785	74,62
Elektrizität	420	8,26
Seilbetrieb	410	8,12
Dampfbetrieb auf Hochbahnen . . .	100	1,96
„ „ Bahnen in Geländehöhe	355	7,04
zusammen . .	5 070	100,00

Die den 5 grössten Städten zufallende Länge der Schnellverkehrswege betrug im Jahre 1889 rund: Philadelphia 455 km, Boston 325 km, Chicago 297 km, Newyork 285 km, Brooklyn 265 km. Die Geleislängen betrugen: in Newyork 594 km, Chicago 588 km, Boston 530 km, Brooklyn 522 km und Philadelphia 521,5 km. Die Ungleichheit zwischen Bahnlänge und Geleislänge der einzelnen Städte ist dadurch zu erklären, dass die Linien in einigen Städten vorwiegend zweigeleisig, in anderen vorwiegend eingeleisig angelegt sind. Im letzten Falle folgt man auf dem Hin- und Rückweg verschiedenen Strassen. So hat Newyork 260, Philadelphia aber nur 63 km zweigeleisige Strecken.

Während von den Linien der angeführten Städte 8,26 % elektrisch betrieben werden, stellt sich dieses Verhältniss, für

die gesammten Vereinigten Staaten genommen, erheblich günstiger. Man hat hier:

	Betriebslänge der Bahnen km (rund)
thierische Zugkraft (Pferde)	9 503
Elektrizität	2 822
Kondensationslokomotiven	895
Seilbetrieb	710
insgesammt	13 930

Hier zeigt sich, dass die Länge aller mit Elektrizität betriebenen Bahnen fast 25 % der Gesammtlänge beträgt. Km.

Bücherschau.

Meyer's Reisebücher. Oesterreich und das angrenzende Ungarn. 6. umgearbeitete Auflage. Mit 21 Karten, 23 Plänen und 6 Panoramen. Leipzig und Wien 1894. Preis gebunden 5 *M.* Die uns vorliegende neue Auflage des als trefflicher Reiseführer anerkannten und bewährten Buchs umfasst das gesammte touristische Reisegebiet der Cisleithanischen Hälfte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und dazu die angrenzenden Theile der Länder der Ungarischen Krone, soweit dieselben von Vergnügungsreisenden hauptsächlich aufgesucht werden. Den grösseren Städten und Verkehrscentren wie Wien, Budapest, Prag, Salzburg, Graz, Triest usw. ist in der neuen Bearbeitung, in welcher Süddeutschland ausgeschieden worden ist, eine eingehendere Darstellung als bisher zu theil geworden. Meyer's Reiseführer wendet sich zunächst an gemächliche Reisende, welche meist die Eisenbahnen und andere bequeme Verkehrsmittel benutzen, denen die Berge auch von unten schön erscheinen und die sich an dem Besuch der leicht zu erreichenden Aussichtsberge genügen lassen. In den Oesterreichischen Alpenländern sind daher hauptsächlich nur diejenigen Gegenden in den Kreis der Darstellung gezogen, welche von den Bahnen berührt werden oder von der Bahn aus in kurzen Ausflügen mit aller Bequemlichkeit besucht werden können. Allen Eisenbahnreisenden, namentlich den Besuchern der diesjährigen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Graz können wir das treffliche und sehr handliche Werkchen empfehlen.

Meyer's Reisebücher. Süddeutschland, Salzkammergut, Salzburg und Nordtirol. 6. Auflage. Mit 28 Karten, 29 Plänen usw. 1894. Preis gebunden 4 *M.* Der in dieser neuesten Auflage des bewährten Reiseführers durch Ausscheidung der Hauptrouten durch Oesterreich-Ungarn gewonnene Raum ist in angemessener Weise zur Aufnahme des südwestlichen Gebiets, der Hauptrouten durch Baden, Elsass und Pfalz benutzt worden. Den grossen Städten wie München, Nürnberg, Augsburg, Stuttgart, Strassburg, sowie den grossen Badeorten (Kissingen, Reichenhall usw.) ist auch in dieser neuen Bearbeitung eine eingehende Darstellung gewidmet worden. In denjenigen Kapiteln des Buchs, welche die Alpen behandeln: Oberbayern, Nordtirol, Salzburg-Berchtesgaden und Salzkammergut, sind bei der Darstellung solche Reisenden besonders berücksichtigt, welche nur kürzern Aufenthalt nehmen und bezüglich der Bergtouren sich mit dem Besuch der leichter zu erreichenden Aussichtswarten begnügen. Der Text ist überall auf Grund eigener Anschauung und auf Mittheilung ortskundiger Mitarbeiter, wie die Verlagshandlung versichert, gründlich durchgearbeitet und auf das Laufende gebracht worden, während Karten und Pläne mit Rücksicht auf den erweiterten Text abermals vermehrt wurden. Auch dieses Reisebuch können wir bestens unseren Lesern als Führer empfehlen.

Verschiedenes.

Ein Amerikanischer Palastwagenzug

der bekannten Pullman-Car-Company in Chicago bildet den Gegenstand einer Reihe von Abbildungen im Juliheft (dem 1. Heft des III. Quartals, Bezugspreis 5 *M.*) der Illustrirten kunstgewerblichen „Zeitschrift für Innendekoration“ Darmstadt. Herausgegeben von Professor Hermann Goetz, Karlsruhe und Alexander Koch, Darmstadt. — Wir erblicken das Innere eines Tageswagens, zweier Schlafwagen, des Aussichtswagens, des Speisesalons, des Rauchsalons, des Gesellschaftswagens und endlich eines dritten Schlafwagens. Sämmtliche Ansichten geben einen interessanten Einblick in den Komfort, von welchem der Amerikaner bei seinen Reisen umgeben ist, von der Eleganz, die er auf seinen längeren oder kürzeren Fahrten zu finden gewöhnt ist. Ein äusserst anregend geschriebener längerer Artikel aus Hans Schliepmann's bewährter Feder erhöht noch wesentlich das Interesse an diesen reizvollen rollenden Innenräumen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen. Unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens bringen wir hiermit zur allgemeinen Kenntniss, dass infolge Hochwassers der Gesammtverkehr zwischen Zwardon und Saybusch am 16., Stryszów a/W. und Czudec (Linie Jaslo-Rzeszów) am 22. Juni 1894 eingestellt worden ist.

Wien, am 26. Juni 1894. (1588)

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Der infolge Hochwassers auf verschiedenen Strecken eingestellte Verkehr ist wieder eröffnet worden und zwar der Verkehr zwischen Zwardon und Wegiérska-Gorka am 21., Wegiérska-Gorka und Saybusch am 26., Czudec und Strzyszów a/W. am 26. Juni 1894.

Wien, am 29. Juni 1894. (1589)

3. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahnen. Am 10. Juli d. J. wird die Station Zetel der Vareler Nebenbahnen für den Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Oldenburg, den 29. Juni 1894. (1590B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1894 tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Einbeziehung neu eröffneter Stationen, anderweite ermässigte Entfernungen für verschiedene Verkehrsbeziehungen infolge der Eröffnung von Abkürzungslinien, sowie den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen nach bestimmten Stationen der Direktionsbezirke Altona und Bromberg.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 27. Juni 1894. (1591)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer (Oesterr.) Kohlenverkehr über Aussig bei Bodenbach. Im Anschlusse an die von der Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn unterm 14. Juni d. J. erlassene Bekanntmachung, die Einführung eines neuen Tarifes betreffend, wird veröffentlicht, dass in diesen Tarif Frachtsätze für die Station Dobrau der K. K. Oesterreichischen Staatsbahn nicht wieder aufgenommen worden sind, dass aber die bezüglichen Frachtsätze (vergl. Nachtrag III zum seitherigen Tarife) noch bis zum 15. August d. J. in Geltung verbleiben.

Dresden, am 30. Juni 1894. (1592)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die am 1. und 28. Februar d. J. veröffentlichte Bestimmung, wonach im Verkehre mit den Niederländischen Hafenstationen von Erhebung des 10 % Frachtzuschlags für die auf Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter vorläufig bis zum 1. Juli d. J. abgesehen, bei Verwendung von offen gebauten Wagen mit Decken aber die tarifmässige Deckenmiethe berechnet wird, bleibt über den 1. Juli d. J. hinaus bis auf weiteres in Kraft.

Dresden, am 26. Juni 1894. (1593)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Geltung vom 15. Juli d. J. kommen neue Transittarife für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Frankfurt a/M., Gustavsburg, Ludwigshafen a/Rh., Mainz und Mannheim und von da mittelst der Bahn nach Basel (Reichsbahn) und vor-

gelegenen Stationen befördert werden, zur Einführung. Materielle Aenderungen gegen den Inhalt der vom gleichen Tage ab aufgehobenen Transittarife vom 10. Januar 1887 treten nicht ein, nur sind in den neuen Tarifen für den Verkehr nach den Stationen der Strecke Altkirch-Pfirt besondere Frachtsätze vorgesehen.

Strassburg, den 28. Juni 1894. (1594)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen. Die im Nachtrag I zum Anhang des Staatsbahn-Gütertarifs Breslau-Erfurt enthaltenen Frachtsätze für Steinkohlen etc. von Carlssegengrube nach den nachbenannten Stationen des Direktionsbezirks Erfurt finden vom 1. Juli d. J. ab auch auf die dabei angegebenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen Anwendung:

Die Sätze:

für Gera	(Eis.-Dir. Erfurt)	auf Gera und Gera-Pforten S. St. B.	
„ Grosszschocher	(do.)	„ Grosszschocher	do.
„ Leipzig (Berl. Bhf.)		„ Leipzig II (Dresd. Bhf.)	
„ Plagwitz-Lindenau	(E.-D.-B. Erfurt)	„ Plagwitz-Lindenau S. St. E.	
„ Weida	(do.)	„ Weida	do.
„ Zeitz	(do.)	„ Zeitz	do.

Breslau, den 30. Juni 1894. (1595)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal - Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Für gebrannte Mauersteine, sowie für rohe und roh behauene Kalk-Bruchsteine sind Ausnahme-Frachtsätze von den Stationen Kahla, Orlamünde, Saalfeld und Schwarza im gesammten Lokalverkehre der Saaleisenbahn in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen der Saaleisenbahn.

Erfurt, den 23. Juni 1894. (1596MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Steinkohlen - Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Mit dem 1. Juli d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Breslau usw. vom 1. Juni 1893 der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecken Culmsee - Schönsee und Mohrungen-Wormditt, sowie nach Station Parkowo des Direktionsbezirks Bromberg, ferner ermässigte Frachtsätze für Sendungen von mindestens 35 000 kg nach Station Alexandrowo, Direktionsbezirk Bromberg, loco und transit. Im weiteren wird durch den Nachtrag die Station Rastenburg der Ostpreussischen Südbahn mit ermässigten Frachtsätzen für mindestens 60 000 kg in den direkten Tarif wieder einbezogen. Die Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Mohrungen-Wormditt haben erst vom Tage der Betriebseröffnung derselben ab Gültigkeit.

Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 26. Juni 1894. (1597MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. treten für die Beförderung von Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von Station Weinheim (M. N. B.) nach Basel Reichsbahn ermässigte Frachtsätze in Höhe von 1,19 *M.* bezw. 0,92 *M.* für 100 kg in Kraft.

Strassburg, den 26. Juni 1894. (1598)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Der Artikel „Walkerde“ ist in die in unserem Lokalverkehr, sowie den direkten und Verbandsverkehren bestehenden Ausnahmetarife für geringwerthige Massengüter, und zwar unter die Güter Ziffer 2 „Erde“ aufgenommen worden. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Mainz, den 27. Juni 1894. (1599)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. August d. J. tritt der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neben Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen zwei neue Ausnahmetarife, und zwar Nr. 58 für Kapselscherben und Nr. 59 für Quarz und kann unentgeltlich bezogen werden.

München, den 23. Juni 1894. (1600)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. Juli d. J. treten die auf Seite 12 des Nachtrags I zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifs für den Verkehr zwischen Grosszschocher (S. St. E. u. D.-B. Erf.) einerseits und Klosterneuburg, Weidling, Nussdorf und Wien (K. F. J. B., K. E. B., Lagerhaus, Praterkai, Donaukaibhf.) andererseits angegebenen Kursunterschiedsbeträge des Ausnahmetarifs 5b (Kleie) unter B von 3 ₰ für 100 kg ausser Kraft. Dagegen werden am gleichen Tage zu Seite 4 des Anhangs zu den Nachträgen I, II und III des Hefts 2 im Verkehre zwischen den vorgenannten Stationen sowie zwischen Grosszschocher (S. St. E. u. D.-B. Erfurt einerseits und Klein-Schwechat - Kledering andererseits im Ausnahmetarife 5b Kursunterschiedsbeträge von je 3 ₰ für 100 kg, die bis auf weiteres von den Frachtsätzen des Nachtrags I doppelt abzuziehen sind, eingeführt.

Gleichzeitig veröffentlichen wir, dass die unterm 19. d. Mts. verlautbarten Aenderungen in den Kursunterschiedsbeträgen im Verkehre zwischen Leipzig und Plagwitz-Lindenau einerseits und Wien etc. andererseits nicht vom 1., sondern erst vom 15. Juli d. J. an gelten.

Dresden, am 28. Juni 1894. (1601)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets zwischen Belgischen und Badischen Stationen vom 1. Februar 1891 enthaltenen Frachtsätze für Argenteau, Cheratte, Visé und Wandre, Stationen der Lüttich-Maestrichter Bahn, treten mit 31. August l. J. insoweit ausser Kraft, als sie derzeit für den Weg über Visé-Aachen-Bingen-Ludwigshafen-Mannheim bestehen und werden vorläufig nicht wieder ersetzt.

Karlsruhe, den 27. Juni 1894. (1602)
Generaldirektion.

Mit dem 1. Juli d. J. treten im Bromberg - Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Kornatowo und Oederan sowie für den Verkehr zwischen Pillkallen einer- und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft.

Dieselben sind bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 25. Juni 1894. (1603)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehre Altona-, Hannover- und Oldenburg - Magdeburg. Für rohe Baumwolle von den Elb- und Weser-Hafenstationen nach Halle a/S. und Magdeburg treten am 1. Juli d. J. Ausnahme-Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter - Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 30. Juni 1894. (1604)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1894 gelangt für die Beförderung von Chamottesteinen von Nürschan nach Lam ein Frachtsatz von 0,70 *M.* für 100 kg zur Einführung.

Der Frachtsatz kommt nur für den Versand nach Bayern bei Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewicht des gestellten Wagens (mindestens aber für 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief) zur Anwendung.

München, im Juni 1894. (1605)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Güterverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Juli 1894 treten Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen von der Station Berlin, Anhalt - Dresdener Bahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, nach den Stationen Danzig (lege Thor, Olivaer Thor und Weichselbahnhof), Elbing, Königsberg i/Pr. (Ostkai und Lizentbahnhof) des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 27. Juni 1894. (1606MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Ungarn.) Ausgabe der Nachträge II zum Tarif Theil II — Heft 3 und 4. Mit 15. August l. J. treten zu den Tarifen für den obgenannten Verband die Nachträge II zum Tarif Theil II Heft 3 und 4 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag II zum Tarif Theil II Heft 3 enthält nebst Berichtigungen von Frachtsätzen und kilometrischen Entfernungen, sowie Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen, der besonderen Bestimmungen, der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen und des Verzeichnisses der Ausnahmetarife, dann von Stationsnamen und Kursdifferenzen noch die Aufnahme der Stationen Budapest d. v., Budapest Ferenczváros und Lonyabánya in die allgemeinen Tarife für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen und Spezialtarife und von Budapest d. v. und Budapest Ferenczváros in die Aus-

nahmetarife, die Einführung ermässigter, bis Ende Dezember 1894 gültiger Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17 A (Eichen- und Fichtenholz-Extrakt) im Verkehre mit Mitrovicz Szávapart, die Einführung neuer Ausnahmetarife und zwar: Nr. 23 für Bäume, Sträucher und Blumen (lebende) in jeder Menge als Eilgut, dann Nr. 24 für Mahlprodukte und Mehl (letzterer nur bis Ende Dezember 1894 im Rückvergütungswege gültig) und endlich die Durchführung der bereits im Publikationswege veranlassten und mit 1. August 1894 in Kraft tretenden Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 4 A (Getreide und Hülsenfrüchte), 19 A (Kleie) und 20 B (Chilesalpeter zum Düngen).

Der Nachtrag II zum Tarif Theil II Heft 4 enthält ebenfalls Berichtigungen von Frachtsätzen, Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen, der besonderen Bestimmungen, der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, des alphabetischen Waarenverzeichnisses und des Kilometerzeigers, dann die Einbeziehung der Stationen O. Buda-Filatorigát, Budapest d. v. und Budapest Ferenczváros in die Ausnahmetarife 1—17, die Aufnahme des Artikels „Walrath" in den Ausnahmetarif 3, die Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 15 und endlich die Einführung neuer Frachtsätze für rohe Baumwolle.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 28. Juni 1894. (1607)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Rohzucker,
b) Zucker aller Art

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Rückvergütungswege, b) Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bistritz a/H.	a) 169 ₰ b) 183 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Bistritz a/H.	a) 164 ₰ b) 178 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Bistritz a/H.	a) 205 ₰ b) 219 „
Nach Riesa-Elbkai	
von Bistritz a/H.	a) 229 ₰ b) 243 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Die Frachtsätze unter b) vermindern sich um 2 ₰ für 100 kg an Kursdifferenz.

Wien, am 29. Juni 1894. (1608)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 15. Juli d. J. ab werden für den Verkehr zwischen Kranenkamp einerseits und den Stationen Borgstede und Varel andererseits direkte Fahrkarten ausgegeben.

Oldenburg, den 27. Juni 1894. (1609B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Auf Grund der im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Stargard i/Pom. verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung und Vertragsbedingungen sind gegen freie Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen. Sollte auch noch die Uebersichtszeichnung Blatt 33 gewünscht werden, so ist eine Mark und werden ausserdem noch die Konstruktionszeichnungen Blatt 34 bis 40 gewünscht, so sind im ganzen 4,50 ℳ einzusenden. Die Angebote sind bis zum 13. Juli d. J„ Vormittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 23. Juni 1894. (1610)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein kaufmännisch gebildeter junger Mann (26 Jahre), der seit ca. 5 Jahren in den Direktionsbüreaus einer Staatseisenbahn selbständig arbeitete und dem die besten Zeugnisse zur Seite stehen, sucht anderweitige Stellung. **Gefl. Anerbieten unter E. G. 100 befördert die Expedition dieses Blattes.**

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 52. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. Juli 1894.

Inhalt:

Die Telephonanlage im Arlbergtunnel.

Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.

Aus Oesterreich-Ungarn: Geltendmachung von Frachterstattungs-Ansprüchen. Beschaffenheit und Verwahrung der als Haltesignal verwendeten Knallkapseln. Konzessionsurkunde für die Lokalbahn von Welchau-Wickwitz n. Giesshübel-Puchstein. Konzessionsurkunde für die Lokalbahn von Privos nach Mährisch-Ostrau und Witkowitz. Vorkonzessionen in Oesterreich. Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Mai d. J. Verspätungen im Mai d. J. Umgestaltung der Budapester Pferdebahn in eine elektr. Bahn. Vereinigung von Konzessionsurkunden. Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände. Zur Tauernbahn. Verunglückung bei Probefahrt. Namensänderung von Stationen. Bücherschau. Generalversammlungen. Personalien. Börsenbericht.

Aus der Schweiz: Centralbahn. Jura-Simplonbahn. Nordostbahn. Vereinigte Schweizerbahnen. Gotthardbahn. Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Eisenbahnbillets.

Aus Frankreich: Verträge der Orléans- und Südbahn über Rückzahlung der Zinsengewähr. Aenderung der Eisenbahnsteuer.

Aus Portugal: Beira Alta-Eisenbahn in 1893.

Aus England: Sandberg's neue Schienenquerschnitte 1894.

Urtheile.

Bücherschau: Supplementheft zu: Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement in Gegenüberstellung zum internat. Uebereinkommen usw.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Umwandlung eines Haltepunktes usw.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Telephonanlage im Arlbergtunnel.

Von **O. Wehr** in Wien.

Bald nach der im Jahre 1884 erfolgten Eröffnung der Bergstrecke der Arlbergbahn machte sich das dringende Bedürfniss nach einem Hilfsmittel fühlbar, welches eine schnelle, einfache und dabei doch vollkommen sichere Verständigung zwischen den beiden Tunnelstationen St. Anton und Langen und den im Tunnel befindlichen Personen möglich machen sollte.

Durch die in die Glockensignallinie zwischen St. Anton und Langen eingeschalteten Glockensignalapparate, von welchen 9 Stück in den vorhandenen 9 Tunnelkammern in der Entfernung von etwa 1 km von einander aufgestellt sind, war zwar gleich anfangs die Möglichkeit geboten, im Nothfall Hilfssignale geben zu können, aber diese Einrichtung, welche auf offener Bahnstrecke zur Noth ihren Platz ausfüllt, reichte bei den im Tunnel herrschenden ganz abnormen Verhältnissen nicht aus.

In erster Linie musste man darauf bedacht sein, bei etwa eintretenden Unglücksfällen, die in langen Tunnels infolge der dort herrschenden Dunkelheit und des häufig sehr dichten Rauches weit komplizirtere Hilfsaktionen erfordern, als dies auf freier Bahnstrecke der Fall ist, ein Mittel zur Hand zu haben, um von der Unfallsstelle aus auch von nicht speziell geschultem Personale jede erforderliche Mittheilung und Disposition rasch, einfach und verlässlich an die Nachbarstation gelangen zu lassen. Dann aber ist eine solche Einrichtung auch in ökonomischer Hinsicht von grosser Wichtigkeit, weil die beinahe ständig im Tunnel beschäftigten Arbeiterparteien durch dieselbe über etwaige Zugverspätungen und Unregelmässigkeiten im Zugverkehr zeitgerecht unterrichtet werden können, und die Arbeit nicht in unnöthiger Weise früher als nöthig einstellen müssen.

Als einfachstes, sicherstes und in der Handhabung bequemstes Mittel wurde schon damals das Telephon erkannt, obwohl dasselbe, speziell was die Herstellung der zugehörigen Mikrophone anbelangt, lange nicht jene Vollkommenheit erreicht hatte, die es heute besitzt. Aber so naheliegend auch die Idee war, das Telephon für die genannten Zwecke zu benutzen, so grosse Schwierigkeiten stellten sich der praktischen Ausführung derselben in den Weg, weil das in grossen Mengen vorhandene Tropfwasser in den einzelnen Tunnelkammern, in denen die Apparate aufgestellt werden mussten, sowie die durch die Verbrennung des Feuerungsmaterials der Lokomotiven erzeugten Gase und die im ganzen Tunnel angehäuften Kohlen-, Russ- und Staubpartikelchen einen im hohen Grade zerstörenden Einfluss auf die feinen Eisen- und Stahlbestandtheile der probeweise aufgestellten Telephonapparate erkennen liessen.

Die angestellten Versuche liessen daher aus diesen Gründen

die Verwendung bekannter Konstruktionen von Telephonen unthunlich erscheinen.

Es musste zur Konstruktion von ganz eigenartigen, gegen die genannten Einflüsse möglichst unempfindlichen Apparaten geschritten werden, was um so schwieriger war, als hierfür gar keine Erfahrungen aus der Praxis vorlagen.

Man entschloss sich, jeden nur halbwegs entbehrlichen Eisen- oder Stahlbestandtheil zu vermeiden und als Material für die Aussenbekleidung der Telephone, Mikrophone und sonstigen Hilfsapparate Hartgummi, der als gut isolirend bekannt ist und der sich gegen Feuchtigkeit und Verbrennungsgase als ziemlich widerstandsfähig erwiesen hatte, zu verwenden. So wurden die Hülsen zur Aufnahme der Telephonmagnete sowie die Schalen zur Unterbringung der Elektromagnetspulen und der Membrane der Telephone aus Hartgummi hergestellt. Bei den Mikrophonen, die nach System Ader konstruirt waren, weil man das Zusammenkleben des Kohlenkleins bei den allerdings noch exakter arbeitenden Kohlenkleinmikrophonen infolge der vorhandenen Feuchtigkeit befürchtete, wurden nicht blos die Kästchen, sondern auch die Membrane selbst aus diesem Material hergestellt. Die gesammten zu einer Sprechstation gehörigen, so ausgeführten Apparate wurden in einem gusseisernen Kasten von 40 cm Höhe und 30 cm Breite, dessen Thür mit Gummistreifen abgedichtet war, einmontirt und dieser in einem aus Lärchenholz hergestellten, mit einem Schutzdach gegen das Tropfwasser versehenen Schutzkasten befestigt. Dabei war die Einrichtung so getroffen, dass mit dem Oeffnen der Thür des Eisenkastens durch einen automatischen, ebenfalls aus Hartgummi hergestellten und mit Kontakten aus Hartbronze versehenen Wechsel die Mikrophonbatterie ein- und durch das Schliessen der Thür wieder ausgeschaltet wurde. Diese Einrichtung wurde deshalb gewählt, damit die Mikrophonbatterien, welche bei gewöhnlichen Telephonanlagen durch das Einhängen bezw. Aushängen des einen Hörtelephons ein- oder ausgeschaltet werden, nicht unnöthiger Weise im Schluss bleiben, wenn die Telephone von einem Personal verwendet werden, das mit der Handhabung solcher Apparate weniger vertraut ist.

Zum Aufruf wurden Wecker verwendet, die durch Zinkblechkästchen vor äusseren Einflüssen geschützt, sammt den zugehörigen Tastern an der Innenseite des Holzschutzkastens angebracht sind.

Zum Betriebe dieser Wecker sind 36 Zink-Kupferelemente verwendet, welche in der Station St. Anton zur Aufstellung gelangten.

Die so ausgestatteten Apparate sind in den 9 im Tunnel befindlichen Kammern, in denen auch die Glockensignalapparate stehen, untergebracht. Ausserdem sind in den beiden Portalwächterhäusern je ein so konstruirter Apparat und in den Stationen St. Anton und Langen je eine gewöhnliche Mikrotelephonstation aufgestellt.

Sowohl die Telephone als auch die Wecker sind jede in einem eigenen Schliessungskreis für sich hintereinander geschaltet, und ist eine von den vorhandenen 3 Leitungen bei beiden Schliessungskreisen gemeinsam in Verwendung genommen worden.

Zur Herstellung der metallischen Verbindung zwischen den einzelnen Stationen im Tunnel wurden dreilitzige Bleikabel mit Doppelbleimantel aus der Fabrik von Chodoir & Comp. in Wien verwendet, welche an der Tunnelwand auf etwa 1,5 m von einander entfernten Stützpunkten frei geführt sind, und in den Tunnelkammern in die in den Holzschutzkästen der Telephonstationen untergebrachten Kabelkästchen aus Hartgummi einmünden. Von diesen Kabelkästchen führen gut isolirte und übersponnene Guttaperchadrähte zu den einzelnen Apparaten.

Die Kabelkästchen wurden nach der fertiggestellten Verbindung zwischen Kabellitze und Verbindungsdraht mittelst Klemmen aus Hartbronze bis zum Rande mit Paraffin vergossen und dadurch die Verbindungsstellen zwischen Kabelenden und Verbindungsdrähten vor Oxydation und Ableitungen möglichst geschützt. Von den Tunnelportalen beiderseits bis zu den Stationen St. Anton und Langen führen offene, auf eigenem Gestänge gespannte Drahtleitungen von der ungefähren Gesammtlänge von 1 km.

Die nach längeren eingehenden Vorversuchen und Studien mit Januar 1887 so fertiggestellte Anlage funktionirte anfangs zur vollsten Zufriedenheit und war während der grossen Lawinenstürze in Langen im Winter 1888/89 das einzige noch vorhandene Verständigungsmittel zwischen den Stationen St. Anton und Langen, weil die Lawinen alle bestehenden anderen Leitungen vollkommen demolirt hatten.

Auch bei den grösseren Rekonstruktionsarbeiten und Geleisauswechselungen im Tunnel hat sich diese Einrichtung stets aufs beste bewährt.

Aber trotzdem man bei der Herstellung dieser Telephonanlage mit grösster Gewissenhaftigkeit zu Werke gegangen war, zeigte es sich doch gar bald, dass alle angewendete Vorsicht noch immer nicht genügt hatte, die Apparate vollständig vor den schädlichen Einflüssen im Tunnel zu schützen. Es mussten nachträglich noch die Multiplikationen der Telephone, die Induktionsspulen der Mikrophone, sowie die Elektromagnetspulen der Wecker ebenfalls mit Paraffin vergossen werden, das sich für diese Bestandtheile als bester Schutz gegen die im Tunnel vorhandene Nässe erwiesen hatte.

Auch die Bleikabel, welche ursprünglich ihrer ganzen Länge nach frei geführt waren, mussten in den ersten zwei Kilometern von den beiden Tunnelportalen aus in Holzschläuche gebettet werden, da die Vereisungen, welche im Winter in sehr beträchtiichen Mengen bis zu diesen Grenzen vorkommen, und in noch weit höherem Maasse die Abeisungen Beschädigungen der Kabel zur Folge hatten.

Die so verbesserte Anlage funktionirte trotz der äusserst ungünstigen Tunnelverhältnisse bis zum Jahre 1893 vollkommen anstandslos, was um so mehr zu verwundern ist, als z. B. der eiserne Oberbau des Tunnels innerhalb 9 Jahren derart vom Rost angegriffen war, dass eine Auswechselung desselben gegen imprägnirte Holzschwellen unvermeidlich wurde, die heute auch schon beinahe vollständig durchgeführt ist.

Um die erwähnte Zeit machten sich in der Telephonanlage wiederholt Störungen bemerkbar und konnte die Korrespondenz nur bei grösster Gewissenhaftigkeit in der Instandhaltung und durch sehr häufiges Auswechseln der einzelnen Apparatbestandtheile aufrecht erhalten werden.

Eine genaue Untersuchung der Apparate und des Kabels ergab folgendes Resultat:

Der Isolationswiderstand der einzelnen, etwa kilometerlangen Kabelstücke, welcher ursprünglich 6 000 bis 8 000 Megohm betragen hatte, war infolge der bei den Rekonstruktionsarbeiten unvermeidlichen öfteren Beschädigungen, welche in der feuchten Atmosphäre des Tunnels ausgebessert werden mussten, bei einzelnen Kabelstücken bis auf 0,5 Megohm herabgesunken und erreichte bei keinem derselben mehr als 8 Megohm.

Bei den Telephonapparaten bildeten sich in den Eisenschutzkästen trotz der vorhandenen guten Gummidichtung bedeutende Mengen von Kondensationswasser, das zerstörend auf die einzelnen Apparate wirkte und eine Quelle fortwährender Ableitungen war.

Dagegen wurde bei einer, nur in einem geräumigen einfachen, mit seitlichen Ventilationsöffnungen versehenen Holzkasten einmontirten Telephonstation, die seit etwa einem Jahre probeweise in der nässesten Tunnelkammer aufgestellt war, gar kein Kondensationswasser vorgefunden.

Da die Aufrechthaltung der telephonischen Korrespondenz unter allen Umständen durchgeführt werden musste, die sofortige Auswechselung der Kabel aber aus budgetären Gründen unmöglich war, entschloss man sich wenigstens vorerst die Apparate selbst zu erneuern und die während des sechs-

jährigen Telephonbetriebes auf diesem Gebiete gesammelten Erfahrungen dabei nach Möglichkeit zu verwerthen.

Vor allem wurde von der Verwendung der schon eingangs erwähnten Eisenschutzkästen ganz abgesehen und die Apparate in geräumige, aus gut ausgetrocknetem und getheertem Lärchenholz hergestellten Kästen von 120 cm Höhe und 65 cm Breite einmontirt.

Als Mikrophone wurden dieses Mal solche mit sehr groben Kohlenklein gewählt, weil die angestellten Proben ergeben hatten, dass bei entsprechend solider Konstruktion und guter Dichtung aller Fugen mittelst Paraffin mit diesen Mikrophonen, bei gleicher Haltbarkeit wie die früheren, bedeutend günstigere Lautwirkungen in der Sprache erzielt werden konnten.

Die einzelnen Apparate wurden durch Porzellanfüsse vor der direkten Berührung mit den Holzwänden des Schutzkastens geschützt und die ganze Anlage so angeordnet, dass jeder Apparat leicht ausgewechselt werden kann. Dieser Umstand ist besonders für die Instandhaltung von sehr grossem Werth, weil dadurch jede Arbeit an den Apparaten im Tunnel selbst entfällt und schadhaft gewordene Apparate vom Instandhaltungsorgan im Tunnel gegen fehlerlose schnell und leicht ausgewechselt werden können.

Die Holzschutzkasten wurden dieses Mal auf gemauerte Steinsockel so aufgestellt, dass sie durch grosse Porzellanisolatoren sowohl vor der direkten Berührung mit dem Sockel, als auch mit der Tunnelkammerwand vollkommen geschützt sind. Ebenso sind dieselben durch ein entsprechend angebrachtes Schutzdach vor dem von der Decke der Tunnelkammern abfliessenden Tropfwasser gesichert.

Die einzelnen Apparate sind wie bei der ersten Anlage in Hartgummi ausgeführt und die dabei unvermeidlichen Eisenbestandtheile, sowie die Induktionsspulen und Elektromagnetspulen mit Paraffin vergossen.

Die Schaltung ist insofern geändert, dass die eine gemeinschaftliche Leitung ganz fallen gelassen wurde und die Telephone einen von der Rufanlage vollkommen getrennten Schliessungskreis mit metallischer Hin- und Rückleitung besitzen, während für die Weckerleitung eine Drahtleitung und Erdleitung in Verwendung steht. Es ist dies von besonderer Wichtigkeit, weil die in den Rufleitungen entsprechend der ganzen Einrichtung am leichtesten auftretenden Ableitungen dadurch auf die Telephonanlage ohne jeden schädlichen Einfluss bleiben.

Die Luftleitung auf der durch Lawinen sehr gefährdeten Westseite zwischen der Station Langen und dem angrenzenden Tunnelportal wurde als Doppelleitung hergestellt und als Endstation nicht Langen, sondern die im Portalwächterhaus dieser Station untergebrachte Telephonstation, bis zu welchem das Kabel geführt ist, eingeschaltet. Durch eine einfache Umschaltevorrichtung ist die Möglichkeit geboten, bei zerstörter Luftleitung die telephonische Korrespondenz auf der ganzen Anlage mit Ausnahme der Station Langen, welche in diesem Falle ausgeschaltet ist, aufrecht zu erhalten.

Die nach Fertigstellung dieser neuen Anlage mit derselben angestellten Proben ergaben ganz überraschend günstige Resultate. Die Sprache war trotz des sehr geringen Isolationswiderstandes der Kabel vollkommen deutlich und sehr laut, das Kondensationswasser, welches bei der ersten Anlage ganz bedeutende Zerstörungen angerichtet hatte, ist bei der jetzigen Anordnung gänzlich geschwunden und haben sich seit dem halben Jahre des Bestehens derselben keine auch nur irgend nennenswerthen Anstände ergeben. Dabei ist die ganze Anordnung derart getroffen, dass sowohl die Handhabung der Apparate selbst durch das Arbeiterpersonal, als auch die Instandhaltung derselben durch das damit betraute Aufsichtspersonal keinerlei Schwierigkeiten bietet.

Wenn auch die schadhaften Kabel einmal durch neue ersetzt werden, was jedenfalls binnen Jahresfrist durchgeführt sein dürfte, dann kann die Telephonanlage am Arlbergtunnel wohl das Recht für sich in Anspruch nehmen, als Musteranlage zu gelten.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2014 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2019 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung schmalspuriger Strecken und der normalspurigen Strecke Monfalcone-Cervignano zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 2025 vom 29. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 2030 vom 2. d. Mts. an den Herrn Vorsitzenden des Preisausschusses und an die vorsitzenden Verwaltungen der übrigen ständigen Ausschüsse des Vereins, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2036 vom 2. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2068 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung der Ausschussberichte zu den Nummern V, VIII und XIII der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Geltendmachung von Frachterstattungs-Ansprüchen.

Mit dem Erlasse vom 2. Juni d. J. hat der K. K. Handelsminister den Eisenbahnverwaltungen seine besondere Befriedigung darüber ausgedrückt, dass dieselben, ähnlich wie die Staatsbahnen, jede für ihren Lokalverkehr die Verfügung getroffen haben, wonach in die für die Geltendmachung von Frachterstattungs-Ansprüchen festgesetzte einjährige Frist die Zeit vom Tage der bei der Eisenbahnverwaltung eingebrachten Reklamation bis zur Zustellung des ersten meritorischen Bescheides der Eisenbahn an den Reklamanten nicht eingerechnet wird. Hiernach würde, insoweit die Oesterreichischen Eisenbahnen in Frage kommen, es ohne weiteres möglich sein, eine dementsprechende Bestimmung auch in den gemeinsamen Tariftheil I aufzunehmen und hierdurch einen der wesentlichsten Wünsche der abgehaltenen Enquete zur Durchführung zu bringen. Nachdem dies jedoch infolge der von den Ungarischen Eisenbahnverwaltungen in dieser Frage eingenommenen abwartenden Haltung nicht so bald zu gewärtigen sein dürfte, ladet der Handelsminister die Verwaltungen ein, unter sich eine Vereinbarung zu treffen, welcher gemäss nicht allein im Lokalverkehr, sondern auch im Wechselverkehr aller Oesterreichischen Bahnen untereinander in Uebereinstimmung mit obigem Grundsatze vorzugehen sein wird, worüber sodann eine gemeinsame Publikation zu erlassen wäre.

Die innere Beschaffenheit und gesicherte Verwahrung der als Haltesignal verwendeten Knallkapseln.

Den Privatbahnverwaltungen wurden vom K. K. Handelsministerium mit Erlass vom 8. Juni d. J. die Vorschriften bezüglich der bei den Oesterreichischen Eisenbahnen in Gebrauch stehenden, von der Zündhütchen- und Patronenfabrik vormals Sellier & Bellot in Prag erzeugten, mit Zinnfolie gedeckten Knallkapseln in Nr. 72 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." mit dem Beifügen bekannt gegeben, sich auch nach jenen Vorschriften zu halten, welche hinsichtlich der Verwahrung und Verwendung der Knall-Haltesignale bei den K. K. Staatsbahnen bestehen.

Konzessionsurkunde vom 26. April d. J. für die Lokalbahn von Welchau-Wickwitz nach Giesshübel-Puchstein.

Im „R.-G.-Bl." Nr. 100 und im „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." Nr. 67 wird für diese von der Station Welchau-Wickwitz der Buschtěhrader Eisenbahn ausgehende, der Firma Heinrich Mattoni verliehene Konzession zum Bau und Betrieb dieser normalspurigen Lokalbahn die Urkunde veröffentlicht. Ausser den gewöhnlichen Begünstigungen enthält dieselbe die Bestimmung, dass die genannte Bahn innerhalb eines Jahres zu eröffnen sei, dass deren Betrieb, wann immer, von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen übernommen werden könne; die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlage-

kapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung, welches innerhalb der 90jährigen Konzessionsdauer nach einem von ihr zu genehmigenden Plane zu tilgen ist, so dass der Staat nach deren Ablauf das unentgeltliche Eigenthum dieser Bahn erwirbt; indessen kann derselbe auch früher, wann immer, diese Bahn einlösen, wofür die Modalitäten theils in der Urkunde bestimmt, theils seinerzeit vereinbart werden. Den Konzessionsbedingnissen dieser 8,3 km langen Lokalbahn ist u. a. zu entnehmen, dass dieselbe für den Tag- und Nachtverkehr vorläufig für eine Maximalgeschwindigkeit von 25 km in der Stunde anzulegen und einzurichten ist, auch ist die Einmündung von Berg- und Industriebahnen thunlichst zu erleichtern. Endlich hat die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten höchstens 4,2 km zu betragen.

Konzessionsurkunde vom 27. Mai d. J. für die Lokalbahn von Privos nach Mährisch-Ostrau und Witkowitz.

Das „R.-G.-Bl." Nr. 123 und das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." Nr. 73 publiziren diese Urkunde. Konzessionärin ist die Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft. Die Eisenbahn soll als normalspurige Lokalbahn (Dampftramway) ausgeführt werden; sie geht von der Station Mährisch-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus und führt über Prziwos nach Ostrau und Witkowitz. Die Bahn hat eine Länge von etwa 6,5 km. Die Konzessionsdauer beträgt 90 Jahre. Die Bahn, welche binnen 1 Jahre dem Verkehre übergeben werden muss, befindet sich bereits im Bau.

Die Bahn wird insbesondere von den an dieser Strecke wohnenden etwa 40000 Arbeitern benutzt werden, welchen die Erleichterung einge räumt werden soll, für 4 kr. mittelst der zu bauenden Bahn (Dampftramway) von Privoz zur Arbeit nach Mährisch-Ostrau und Witkowitz oder zurück gelangen zu können. Der Beförderungspreis von 4 kr. für 6,5 km Fahrt dürfte an Billigkeit noch von keinem Tarif erreicht worden sein.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Bürgermeister Franz Koch in Ischl und Konsorten für die nachstehenden schmalspurigen, mit Dampf- bezw. mit elektrischer Kraft zu betreibenden Lokalbahnen und zwar: von Steg nach Golling, von Gosaumühle nach Hallstadt, von der Station Gosaumühle zum Vorderen Gosausee nebst einer als Seilbahn zu betreibenden Zweigbahn auf die Zwieselalpe, von Obertraun nach Lahn und von Golling nach Bluntau;

b) dem Friedrich Ritter v. Tersch, Bürgermeister von Mährisch-Schönberg, im Verein mit Wilhelm Ludwig, Bürgermeister von Römerstadt, für eine Lokalbahn von Zöptau nach Römerstadt

auf die Dauer von 6 Monaten.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Mai d. J.

Zu den mit Ende Dezember 1893 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der Ausdehnung von 361,26 km sind seither infolge des Baubeginnes 132,4 km (darunter 4,2 km Theilstrecke, vorläufig für den Pferdebetrieb von Baden ab, mit der Bestimmung für den elektrischen Betrieb) dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, während die weiteren hinzugekommenen Linien noch im Bau begriffen sind. Mit Schluss des Monats Mai d. J. verblieben 422,38 Eisenbahnkilometer in Bauausführung, wovon 96 km, darunter 5,42 km der Wiener Stadtbahn, auf Staatsbahnen und 326,38 km auf Privatbahnen entfallen. Die Zahl der beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter erreichte im Monat Mai d. J. die Höhe von 26988, d. i. 58 für 1 km.

Zugverspätungen im Monat Mai d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 182; bei den Personenzügen über 20 Minuten 572; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 74; im ganzen 828. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 81.

Umgestaltung der Budapester Pferdebahn in eine elektrische Bahn.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat die Munizipalbehörde von Budapest aufgefordert, wegen Umgestaltung der Linien der mit Pferden betriebenen dortigen Strassenbahnen auf elektrischem Betriebe unverweilt die Verhandlungen einzuleiten, da die Regierung Werth darauf legt, dass der Umbau noch vor Beginn der Milleniumsausstellung (zur Feier des 1000jährigen Bestandes des Ungarischen Staates im Jahre 1896) durchgeführt werde.

Vereinigung der Konzessionsurkunden der einzelnen Linien der Szamosthal-Eisenbahngesellschaft.

Die Konzessionsurkunden der bisher finanziell getrennt gewesenen Linien dieser Gesellschaft wurden von der Regierung genehmigt. Es sind dies die Linien, und zwar von Klausenburg ausgehend: Apahida-Szamos-Ujvar-Deés, Deés-Bethlen-Magyoros-Bistritz und Deés-Sosmezö-Szurduk-Zilah. Das gesammte Bau- und Betriebskapital ist mit 7683175 fl. bemessen, und ist die unifizirte Dauer der neuen Gesellschaft vom 15. September 1881 an gerechnet für 90 Jahre festgestellt.

Frachtermässigung für die Ausstellung naturwissenschaftlicher und medizinischer Gegenstände.

Diese Ausstellung findet anlässlich der im September dieses Jahres in Wien tagenden 66. Versammlung Deutscher Naturforscher und Aerzte statt. Hierfür wurden von der Eisenbahn-Direktorenkonferenz die üblichen Frachtermässigungen gemäss dem im gemeinsamen Tarife Theil I enthaltenen Ausstellungs-Gütertarife gewährt.

Zur Tauernbahn.

Eine Besprechung, betreffend das genannte Bahnprojekt, fand kürzlich in Salzburg über Einladung des Landeshauptmannes statt. Dieselbe wurde vom Ingenieur Büchelen damit eingeleitet, dass mit der Tauernbahn gleichzeitig die Predilbahn gebaut werden sollte; es sei zu befürchten, dass bei einer eventuellen Regierungsvorlage nicht die Tauernbahn, sondern die Wocheiner Bahn gewählt werde; erstere wäre dann für Jahrzehnte verloren; er beantrage deshalb eine Denkschrift an die Regierung, in welcher die Vortheile der Tauernbahn vor jener der Wocheiner Bahn auseinander gesetzt werden sollen. Dieser Antrag wurde auch angenommen, obzwar u. a. ein Reichsrathsabgeordneter mittheilte, dass diese Befürchtung grundlos sei; er glaube verrathen zu können, dass noch in diesem Jahre eine Regierungsvorlage über die Tauernbahn dem Abgeordnetenhause zugehen werde.

Verunglückung bei einer Probefahrt.

Die Brüsseler Société Anonyme hat in der Umgebung von Pakrac einen ausgedehnten Waldkomplex käuflich erworben und daselbst industrielle Etablissements errichtet. Eine noch nicht vollkommen fertiggestellte schmalspurige Bahn soll die einzelnen Theile des grossen Forstgebietes mit dem Sägewerke vermitteln. Unter der Leitung des Erbauers wurde eine Probefahrt auf dieser Bahn vorgenommen, welcher der Direktor der Gesellschaft, Freiherr von Hornstein, und einige andere distinguirte Persönlichkeiten anwohnten. Die Bahn führt ziemlich steil zum Endziele, und mehrfach wurde bereits von Fachmännern die unzweckmässige Anlage derselben hervorgehoben. Und in der That nahm die Probefahrt einen tragischen Ausgang; der Wagen, auf welchem der Direktor mit drei anderen Persönlichkeiten sich befand, löste sich vom Zuge los, rollte mit rasender Geschwindigkeit der Niederung zu und prallte an eine Felswand an, wobei der Direktor förmlich zerquetscht wurde, während seine Begleiter lebensgefährliche Verletzungen erlitten. Der Ingenieur wurde flüchtig und wird steckbrieflich verfolgt.

Namensänderung von Stationen und Haltestellen.

Die auf der Linie Budapest-Marchegg gelegene Station Palota erhielt den Namen „Palota-Neupest".

Die auf der Linie Raab-Oedenburg-Ebenfurth gelegene Haltestelle Klein-Zinkendorf erhielt den Namen „Gross-Zinkendorf-Hidegség".

Die auf der Slavonischen Linie Esseg-Nasice gelegene Haltestelle Breznica erhielt den Namen „Breznica-Njemacka".

Bücherschau.

Der Kondukteur. (Waldheim's Ausgabe des offiziellen Kursbuches.) Am 1. d. Mts. ist ein neues Heft von Waldheim's offiziellem Kursbuche erschienen, das in gewohnter Vollständigkeit die Sommerfahrpläne der inländischen Eisenbahnen und Dampfschifflinien mit den ausländischen Anschlüssen bringt. Des weiteren enthält das Heft eine Menge von Auskünften, welche den Reisenden wichtig sind, und welche die Redaktion des Kursbuches stets zu vervollständigen bemüht ist. Das Heft, welches durch Waldheim's Verlag, sowie durch alle Buchhandlungen zu beziehen ist und auf allen Bahnhöfen aufliegt, kostet 50 kr., durch die Post 60 kr., die kleine Ausgabe, enthaltend die inländischen Fahrordnungen, 30 kr.

Der „Führer an den Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen" bildet eine fortlaufende illustrirte Beigabe des „Kondukteur" über die schönsten und beachtenswerthesten Gegenden und Orte in den Umgegenden der betreffenden Eisenbahnen, welche Beilagen gesammelt in einem Buche vereinigt zu werden verdienen.

Generalversammlung der Steyrthalbahn-Gesellschaft am 26. Mai d. J.

Gemäss dem verlesenen Geschäftsberichte für 1893 haben sich gegen das Vorjahr die Einnahmen erhöht und die Ausgaben, hauptsächlich durch Ersparnisse im Stationsdienste vermindert. Hinsichtlich des Betriebsüberschusses von 23 678,62 fl. wurde beschlossen, vorerst 700 fl. zur Tilgung von 28 Stück Aktien zu verwenden, sodann eine Dividende von 1 % auf die 19 167 Stück Aktien zu vertheilen, ferner zur Dotirung des Betriebsreservefonds 2 000 fl. und als Remuneration den Bediensteten 1 000 fl. zuzuweisen und den Rest von 802,62 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Gaisbergbahn-Gesellschaft am 2. Juni d. J.

Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes für 1893 wurde beschlossen, von dem mit 27 574,62 fl. ausgewiesenen Betriebsüberschusse vorerst dem Reservefonds 5 %, dann als Rückersatz der demselben für 1893 entnommenen Beträge 6 764 fl., sohin dem Erneuerungsfonds 2 000 fl. zuzuführen; zur Tilgung von Prioritätsaktien 800 fl. zu verwenden, demnach als 5 % Dividende auf die Prioritätsaktien 14 900 fl. zu vertheilen; zur Tilgung von Stammaktien 600 fl. zu verwenden und den Restbetrag auf neue Rechnung zu übertragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Somogy-Szobb-Barcs in Budapest am 9. Juni d. J.

Dem verlesenen Geschäftsberichte für 1893 zufolge betrug der Betriebsüberschuss 36 982,32 fl. gegen 25 345,88 fl. im Vorjahre. Es wurde beschlossen, den fälligen Kupon mit 2,95 fl. für die Aktie à 100 fl. einzulösen.

Generalversammlung der Marmaroser Salzbahngesellschaft in Budapest am 12. Juni d. J.

Dem Jahresberichte für 1893 zufolge hat sich der Personen- und Waarenverkehr gehoben. Es wurden 79 136 106 kg Salz transportirt und eine Einnahme von 148 186 fl. erzielt. Der nach Honorirung des Verwaltungs- und des Aufsichtsraths sowie nach der Dotirung der Schwellen- und Schienen-Erneuerungsfonds, endlich nach den statutenmässigen Abschreibungen verbleibende Rest wird zur Einlösung der ausgeloosten 184 Stück Prioritätsaktien, dann zur Vertheilung einer Dividende von 4,5 fl. (= 4,5 %) auf die im Umlauf befindlichen 13 391 Stück Prioritätsaktien und von 3 fl. (= 3 %) auf die im Umlaufe befindlichen 7 717 Stammaktien, endlich zur Dotirung des Einlösungsfonds der Stammaktien 7 135 fl. verwendet. Demgemäss wird der Kupon Nr. 4 der Prioritätsaktien mit 4,5 fl. und der Kupon Nr. 4 der Stammaktien mit 3 fl. vom 1. Juli d. J. ab eingelöst.

Generalversammlung der Vinkovce-Brckaer Eisenbahn in Budapest am 16. Juni d. J.

In derselben wurde beschlossen, von dem erzielten Reingewinn von 71 769 fl. eine Dividende von 10 fl. = 5 % zu vertheilen und den Rest von 11 819 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft am 18. Juni d. J.

Von der Verlesung des Geschäftsberichts für 1893 wurde Umgang genommen. Der Vorsitzende erwiderte auf die Interpellation eines Aktionärs, dass die Gesellschaft zur Emission der 3 % Anleihe bisher die staatliche Genehmigung nicht erhalten habe und dass die Verwaltung bemüht sein werde, diese Anleihe, die, als eine vom Staate zur Selbstzahlung übernommene und dabei hypothezirte Anleihe unbedingt als eine sehr werthvolle zu betrachten sei, zu einem möglichst guten Kurse zu begeben; ein nachträgliches Aufkommen von Lasten, welche die Interessen der Aktionäre beeinträchtigen könnten, sei nicht zu besorgen; als Beweis hierfür diene, dass für das abgelaufene Jahr die Vertheilung einer gleich grossen Dividende wie für das Vorjahr beantragt werde. Für die Aktionäre sei ein Erdresultat von etwa 210 bis 211 fl. für die Aktie zu erwarten. Die protokollarische Eigenthumsübertragung der gesellschaftlichen Bahnlinien auf den Staat ist am 15. Juni d. J. erfolgt und dürfte die eisenbahnbücherliche Durchführung noch im Laufe des Monats Juni erfolgt sein. In Bezug auf Verwendung des Reingewinns wurde beschlossen, von dem verfügbaren Saldo von 805 173 fl. an den Verwaltungsausschuss und den Direktionsrath als Tantiemen 34 254 fl., an die Aktionäre als Dividende 9,5 fl. für die Aktie = 4,75 %, zusammen 736 250 fl., vom 3. Juli d. J. ab auszubezahlen und den Rest von 34 669 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Verwaltungsausschuss, der seine Mandate der Generalversammlung zur Verfügung gestellt hatte, wurde in corpore einstimmig wiedergewählt, worauf der Vorsitzende in dessen Namen die Erklärung abgab, dass derselbe für die Zeit vom 1. Januar d. J. bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer der gegenwärtigen Gesellschaftsstatuten mit Rücksicht auf die Verminderung des Geschäftsumfangs auf die Hälfte der ihm zustehenden Tantiemen verzichte. Schliesslich weist der Präsident infolge einer weiteren Interpellation darauf hin, dass eine Repartirung von 220 fl. in Obligationen schon mit Rücksicht auf die Besitzer von Einzelaktien nicht thunlich sei. Er gibt neuerlich seiner Meinung über den inneren hohen Werth der zu emittirenden 3 % Obligationen Ausdruck und meint, dass, wenn der Erlös der Prioritäten zu einem möglichst hohen Kurse, etwa von 78 %, den Aktionären auf ihren Antheil zur Verfügung gestellt würde, dies denselben erwünschter sein dürfte, als eine Vertheilung in natura. Hierauf ertheilte die Versammlung dem Verwaltungsausschusse bezw. dem Direktionsrathe die unbeschränkte Ermächtigung zur weiteren Durchführung des Verstaatlichungs-Uebereinkommens einschliesslich der Vornahme der in dem Uebereinkommen vorgesehenen Statutenänderungen sowie aller weiter erforderlichen Vorkehrungen und Abwickelungen.

Generalversammlung der Bukowinaer Lokalbahnen am 23. Juni d. J.

Dem genehmigten Geschäftsbericht für 1893 ist zu entnehmen, dass die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr auf den Lokalbahnlinien 652 408,67 fl. und auf den Schleppbahnen 73 608,94 fl., die gesammten Ausgaben bei den Lokalbahnen 358 057,70 fl. oder 54,9 % der Einnahmen, bei den Schleppbahnen 54 600,77 fl. oder 74,2 % der Einnahmen betrugen. Es wurde beschlossen, aus den Ergebnissen des Lokalbahnbetriebes den Prioritätsaktien eine Dividende von 5 % und den Stammaktien eine solche von 1,25 % ab 2. d. Mts. auszuzahlen, den Restbetrag von 28 691,625 fl. zur Stärkung des Brückenauswechselungs- und Schienenerneuerungsfonds zu verwenden, ferner den gesammten Ueberschuss aus dem Schleppbahnbetriebe im Betrage von 19 008,17 fl. zur Verzinsung der schwebenden Schuld und Amortisation der Anlagekosten zu verwenden.

Generalversammlung der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg am 23. Juni d. J.

Dem Geschäftsbericht für 1893 ist zu entnehmen, dass die Betriebsresultate im Vergleich zum Vorjahre beim Personen- und Gepäckverkehr einen Rückgang, beim Eil- und Frachtgutverkehr eine Zunahme ergaben und dass die Roheinnahmen sich auf 25 693 fl. (+ 798 fl.) beliefen. Die Lokalbahngesellschaft schuldet an die Südbahn-Gesellschaft noch den Betrag von 324 400 fl., welcher sich zusammensetzt aus den der Südbahn-Gesellschaft nicht übergebenen 275 000 fl. in 4,5 % Prioritätsobligationen und 49 400 fl. als noch rückständige Einzahlung auf die Stammaktien. Die Südbahn-Gesellschaft hat der Lokalbahngesellschaft den Betrag von 24 000 fl. in Prioritätsaktien zur Bildung des Reservefonds zur Verfügung gestellt. Von den Roheinnahmen von 25 693 fl. verbleibt nach Abzug der Betriebskosten-Vergütung — nach dem mit der Südbahn-Gesellschaft geschlossenen Betriebsvertrag 50 % der Einnahmen — von 12 846 fl. und der Verwaltungskosten von 1 052 fl. ein Einnahmeüberschuss von 11 793 fl. Es wurde beschlossen, den Ueberschuss von 11 793 fl. der Südbahn-Gesellschaft als Abschlagszahlung auf die ihr zukommende Verzinsung auszufolgen und den fehlenden Restbetrag von 581 fl. aus dem Ueberschuss des Jahres 1894 zu decken.

Generalversammlung der Kahlenbergbahn-Gesellschaft am 26. Juni d. J.

Der Geschäftsbericht für 1893 konstatirt den stetigen Fortschritt in den Verhältnissen des gesellschaftlichen Unternehmens, welcher sich nicht so sehr in der Erhöhung der Frequenz und der Einnahmen — es wurden um rund 10 000 fl. mehr als im Vorjahre eingenommen —, als vielmehr in dem erhöhten Interesse kundgibt, welches das Wiener Publikum dem Gesellschaftsetablissement entgegenbringt; auch stehe eine günstige Verwerthung des umfangreichen gesellschaftlichen Grund- (Parzellen-) Besitzes in Aussicht. Der Verwaltungsrath ist bei der Regierung um die Vorkonzession für eine eventuell mit Elektrizität zu betreibende Bahnlinie von Döbling nach Grinzing und Heiligenstadt zum Anschlusse an die Zahnradbahn eingeschritten und hat das vollkommen ausgearbeitete Projekt nunmehr auch der Kommune unterbreitet. Schliesslich wurde beschlossen, den Reingewinn von 12 018 fl. für das laufende Betriebsjahr vorzuschreiben.

Generalversammlung der Lokalbahn Gross-Priesen-Auscha am 28. Juni d. J.

Dem Geschäftsbericht für 1893 zufolge stellt sich die Einnahme aus dem Gesammtverkehr für 1 Bahnkm auf 2 363 fl., somit um 13,60 % höher als für das Jahr 1892. Laut Betriebsrechnung beträgt nach Abzug der gesellschaftlichen Spesen und Passivzinsen, sowie nach Reservirung des für die statutenmässige Verloosung von 8 Prioritätsaktien zur Zahlung benöthigten Betrages von 1 600 fl. der reine Ueberschuss 33 802 fl. Es wurde beschlossen, hiervon auf die Prioritätsaktien 6 fl. für die Aktie = 3 %, sohin für 3 987 Stück 23 922 fl. als Dividende auszubezahlen und die restlichen 9 880 fl. auf neue Rechnung zu übertragen.

Personalien aus dem Eisenbahnbüreau des Generalstabes.

Der langjährige Chef dieses Büreaus GM. v. Guttenberg wurde zum Stellvertreter des Chefs des Generalstabes ernannt und an seine Stelle ist sein Vertreter Oberst v. Nasswetter getreten.

Herr v. Guttenberg hat die mustergültige Organisation dieses Eisenbahnbüreaus geschaffen und sich durch sein liebenswürdiges Benehmen im Verkehr mit den Bahnorganen viele Sympathien erworben. Seinem Nachfolger rühmt man die gleichen Eigenschaften nach.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Trotz aller in der letzten Zeit auf sie einstürmenden politischen Ereignisse ist das Sicherheitsgefühl der Wiener Börse nicht erschüttert worden. Der Himmel schenkt uns wieder heitere Tage und die Ernteaussichten bessern sich. Die Ueberzeichnung des Wasseranlehens der Wiener Kommune ist auch ein Zeichen der Beruhigung. Die Aktien der Nordwestbahn (224), der Elbethalbahn (260,50), der Staatsbahn (342,50), der Dux-Bodenbacher Bahn (65,25), welche letztere besonders gut rentiren, waren beliebt. Etwas schwächer waren infolge von Realisirungen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3100) und Südbahn (105,75). Nachdem der Termin für den Umtausch der Aktien der Albrechtbahn gegen 4 % Staatsschuldverschreibungen vorüber ist, wurden die ersteren aus dem amtlichen Kursblatte gestrichen und sind die letzteren mit 96,70 notirt. Von Prioritäten waren die 4 % der I. Ungarisch-Galizischen Bahn (95,80) und der Bozen-Meraner Bahn (96) in Nachfrage.

Aus der Schweiz.

Centralbahn.

Der 42. Jahresbericht für 1893 der Centralbahn ist kürzlich erschienen. Wir entnehmen ihm nachstehende Mittheilungen. Das Obligationenkapital hat sich ihm Betriebsjahre um 1 597 000 Frcs. erhöht und betrug Ende 1893 total 110 816 000 Francs. Die Verzinsung des 4 % Obligationenkapitals erforderte einen Betrag von 4 419 083 fl. Die Betriebsrechnung der Centralbahn einschliesslich Verbindungsbahn ergibt eine erhebliche Zunahme und zwar im Vergleich zu dem Vorjahre eine solche von 787 126 Frcs. oder 5,66 % (1892 2,21 %). Von den Mehreinnahmen entfallen auf den: Personentransport 183 230 Francs, Gütertransport 530 093 Frcs., Gepäcktransport 18 530 Francs, Thiertransport 55 300 Frcs. Die Transporteinnahmen des Jahres 1893 haben mit 14 693 150 Frcs. den bis jetzt höchsten Betrag erreicht. Es entfallen auf den: Personentransport 37,43 %, Viehtransport 2,62 %, Gütertransport (mit Gepäck) 59,95 %. Die übrigen Einnahmen der Betriebsrechnung für Pacht, Miethzinse usw. betragen total 1 326 154 Frcs. oder 76 590 Frcs. mehr als im Vorjahre. Die Betriebseinnahmen betragen somit total 16 019 304 Frcs. oder 863 742 Frcs. mehr als im Vorjahre. Die Betriebsausgaben, nach Abzug der für den Betrieb der Nebenbahnen (Aargauische Südbahn, Wohlen-Bremgarten) erhaltenen Entschädigungen betragen total 9 016 086 oder 391 065 Frcs. weniger als 1892. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben des Jahres 1893 beträgt laut Rechnung 7 003 218 Frcs. oder also 1 254 807 Frcs. mehr als im Jahre 1892. Bei Berücksichtigung der Einlagen in den Erneuerungsfonds und der Beiträge desselben an die Betriebsausgaben reduzirt sich oben genannter Ueberschuss von 1 254 807 auf 896 632 Frcs., wovon 787 152 Frcs. der Zunahme der Transporteinnahmen, 76 590 Frcs. der Zunahme der übrigen Betriebseinnahmen und 32 889 Frcs. der Abnahme der Betriebsausgaben zu verdanken sind. Das Betriebsergebniss der Basler Verbindungsbahn ist in obigen Zahlen inbegriffen.

Der Betrieb der Aargauischen Südbahn ergab Totaleinnahmen von 1 585 923 Frcs. und 956 650 Frcs. Betriebsausgaben, also Ueberschuss der Einnahmen 629 267 Frcs. Wohlen-Bremgarten ergab 30 219 Frcs. Einnahmen und 38 397 Frcs. Ausgaben; Defizit 8 178 Frcs., wovon $^2/_5$ zu Lasten der Centralbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Centralbahn fand am 29. Juni d. J. statt. Am 21. Juni d. J. wurde die Supskription auf das 23 Millionen-Anlehen (3,5 %) der Centralbahn geschlossen. 16 772 000 Frcs. wurden durch Konversion gedeckt, sodass für die Baarzeichnungen nur 6 228 000 Frcs. übrig blieben. Die Supkriptionen gegen Baar belaufen sich auf 49 824 000 Frcs., sodass diese nur mit etwa 12 % bedacht werden können.

Jura-Simplonbahn.

Dem 4. Jahresbericht der Jura-Simplonbahn entnehmen wir nachfolgende Angaben. Betriebseinnahmen 26 180 808 Frcs., Ertrag von disponiblen Kapitalien 240 002 Frcs., Beträge dem Spezialfonds entnommen 793 886 Frcs. oder total Einnahmen 27 214 696 Frcs. Denen stehen gegenüber: Betriebsausgaben 15 770 752 Frcs., Verzinsung der Anleihen 6 714 205 Frcs., Amortisirungen 533 450 Frcs., Einlagen in Spezialfonds 970 358 Frcs., Zinsen und Provisionen aus Konto-Korrent 187 280 Frcs., Diverses 298 163 Frcs. Total Ausgaben 24 474 208 Frcs., Ueberschuss der Einnahmen 2 740 488 Frcs., dazu Saldo von 1892 5 231 Frcs. Es bleiben somit zur Verfügung der Aktionäre 2 745 719 Frcs. Davon bekommen die 104 000 Prioritätsaktien je 20 Frcs. oder total 2 080 000 Frcs., die Hilfs- und Pensionskasse 665 000 Frcs. und Saldo auf neue Rechnung bleibt 919 Frcs. Die Gesellschaftsbehörden machen ferner den Vorschlag, ein neues Anlehen zu 3,5 % von 140 000 000 Frcs. aufzunehmen, um die 4 % Obligationen Ouest-Suisse, Suisse-Occidentale et Boroye zurückzuzahlen und die schwebende Schuld zu tilgen, sowie den Ausbau des Netzes zu ermöglichen.

Ueber das von der Jura-Simplonbahn vorgelegte Simplon-Tunnelprojekt, über das wir s. Zt. das Nähere berichteten, sollen sich die 3 ausländischen Experten, Fox, Colombo und Wagner, äusserst günstig ausgesprochen haben, was dem Unternehmen eine werthvolle Empfehlung bei der Finanzwelt sein wird.

Nordostbahn.

Auf das 3,5 % Anlehen von 10 000 000 Frcs., welches die Nordostbahn auflegte, sind 11 637 500 Frcs. gezeichnet worden, wovon 7 071 000 Frcs. auf die Schweiz, 3 750 000 Frcs. auf Frankreich und 816 500 Frcs. auf Deutschland fallen. Auf der Generalversammlung der Nordostbahn am 26. Juni d. J. waren 296 Aktionäre mit 126 432 Stimmen anwesend. Rechnung und Geschäftsbericht, sowie der Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend Verwendung des Reingewinnes, wurden einstimmig angenommen. Es waren auch die Direktionswahlen vorzunehmen, für welche der bekannte Züricher Finanzmann eine eigene Liste aufgestellt hatte. Seine Liste drang vollständig durch, mit einem durchschnittlichen Mehr von 18 000 Stimmen. Die Sitzung war äusserst erregt infolge der schroffen Gegensätze zwischen der Verwaltung und Direktion einerseits und der Gruppe Guyer-Zeller andererseits. Um 8 Uhr Abends musste die Sitzung geschlossen werden. Es soll 14 Tage später eine 2. Generalversammlung zusammenberufen werden, um die noch unerledigten Geschäfte zu behandeln. Die Verwaltungsgruppe soll beabsichtigen, gegen die Abstimmung gerichtliche Klage zu erheben unter dem Vorwande, dass von Leuten gestimmt wurde, denen die von ihnen vertretenen Aktien gar nicht gehörten. Die gleiche Gruppe, sowie der Kanton Zürich wollten vor kurzer Zeit den Bund veranlassen, gegen die Gruppe Guyer-Zeller vorzugehen. Derselbe fand sich aber zu Spezialmaassregeln nicht veranlasst.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Der 37. Geschäftsbericht der Vereinigten Schweizerbahnen für das Jahr 1893 gibt folgende Zahlen. Der Personenverkehr gibt gegenüber 1892 eine Vermehrung von 84 195 Reisenden mit einer Mehreinnahme von 74 460 Frcs.; der Gepäckverkehr ergibt 25 800 Frcs. Mehreinnahmen, der Viehverkehr ergibt ein Plus von 21 306 Frcs. und der Güterverkehr ein solches von 80 199 t oder 249 682 Frcs. Mehreinnahme. Der Gesammtverkehr zeigt eine Mehreinnahme von 371 248 Frcs. Die Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1893 5 571 838 Frcs. gegen 5 655 266 Frcs. im Jahre 1892, somit eine Ersparniss von 83 428 Francs. Die Rein-Betriebseinnahmen für 1893 beziffern sich auf 3 947 605 Frcs., dazu die Zinsen verfügbarer Kapitalien 115 928 Francs, Beitrag des Oberbau-Erneuerungsfonds 316 089 Frcs., Beitrag der Reserve für Haftpflichtfälle 49 313 Frcs., total somit 4 428 935 Frcs., dazu noch Saldo von 1892 38 026 Frcs., gibt im ganzen 4 466 961 Frcs. gegen 4 242 958 Frcs. im Jahre 1892, somit ein Plus von 224 300 Frcs. Von jenen 4 466 961 Frcs. gehen ab: für Anleihezinsen, Konto-Korrentzinsen und Provisionen 1 767 818 Frcs.; für die zu amortisirenden Verwendungen für Obligationentilgung, Verzinsung und Amortisation des Hilfskassendefizits, für die statutarische Einlage in den Erneuerungsfonds, für die Einlage in die Haftpflichtreserve, für diverse Verwendungen 1 136 715 Frcs., total also 2 904 533 Francs und es bleiben zur Verfügung der Aktionäre 1 562 427 Francs. Als Dividende für die Prioritätsaktien werden 21,25

Francs = 4,25 % und für die Stammaktien 17,5 Frcs. = 3,5 % vorgeschlagen, wobei ein Saldo auf neue Rechnung kommt von 31 177 Frcs.

Gotthardbahn.

Aus dem Geschäftsbericht der Gotthardbahn für 1893 entnehmen wir folgende Angaben. Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf 14 951 389 gegen 14 432 062 Frcs. im Jahre 1892. Die Betriebsausgaben betragen 8 274 058 Frcs. oder 56,7 % der Einnahmen. Der Einnahmeüberschuss beträgt somit 6 677 330 Francs, wozu der Saldo des Jahres 1892 mit 214 498 Frcs. kommt, ferner der Ertrag verfügbarer Kapitalien 199 124 Frcs., Zinsen von den zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien 113 432 Frcs., sowie die Zuschüsse zu den Spezialfonds mit 586 968 Frcs., so dass der Ueberschuss der Gewinn- und Verlustrechnung + 7 791 354 Frcs. beträgt. Davon gehen ab für die konsolidirte Anleihe 3 952 285 Frcs., ferner für Kontokorrentzinsen 14 390 Frcs., Verzinsung der neuen Aktien 200 000 Frcs., Kapitalamortisation 170 000 Frcs., zu amortisirende Verwendungen 102 296 Frcs., Abschreibungen 33 686 Frcs., Einlage in die Spezialfonds 406 483 Frcs. Es verbleiben 2 912 211 Frcs., wovon 2 800 000 Frcs. für 7 % Dividende wegfallen und es bleibt ein Vortrag von 112 211 Frcs. auf neue Rechnung. Die Generalversammlung beschloss ferner, auch noch die Linien Biasca-Bellinzona und Fluelen-Erstfeld mit dem 2. Geleise zu versehen. Das Vermögen bezw. das Deckungskapital der Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahn betrug laut Jahresrechnung auf Ende 1893 2 181 671,37 Frcs. Die Einnahmen im Jahre 1893 betrugen 338 528,81 Frcs., von welchen auf die Beiträge der Mitglieder 101 676 Frcs. fallen, während die Gesellschaft 143 954,76 Frcs. geleistet hat. An Unterstützungen an lebende Mitglieder wurden 28 115 Frcs., an Pensionen 4 580 Frcs. verausgabt. An die Hinterlassenen von verstorbenen Mitgliedern kamen Pensionen im Betrage von 31 243 Frcs. zur Auszahlung.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Eisenbahnbillets.

Im Sommer 1893 hat das Schweizerische Eisenbahndepartement an die Verwaltungen des Schweizerischen Eisenbahnverbandes das Verlangen gestellt, die Gültigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrtbillets zu verlängern, wobei es vorschlug, 1—200 km statt 2 um 3 Tage, 101—200 km statt 3 um 4 Tage, 201 bis 300 km statt 4 um 5 Tage, 300 km und mehr statt 5 um 6 Tage Gültigkeit. Der Eisenbahnverband hat dem Departement erklärt, dass er seinen Vorschlag annehme, den Verkehr bis auf 30 km ausgeschlossen, für welchen er die bisherige Gültigkeitsdauer für ausreichend erachte. An dieses Zugeständniss haben die Bahnen die Bedingung geknüpft, dass das bei den Deutschen Bahnen bestehende System der Unübertragbarkeit der Billets auch im Schweizerischen Verkehr angenommen und im Transportreglement eine bezügliche Bestimmung niedergelegt werde und dass, ebenfalls in Anlehnung an die Vorschriften der Deutschen Bahnen, bei Unterbrechung der Fahrt die Abstempelung des Billets durch den Vorstand der Aufenthaltsstation vorgeschrieben werde.

Aus Frankreich.

Die Verträge der Orléans- und Südbahn über Rückzahlung der Zinsengewähr.

Der oben genannte Vertrag mit der Orléansbahn ist am 20. März d. J. unterzeichnet und bestimmt folgendes:

Art. 1. Die Orléansbahn verpflichtet sich, an den Staat den Betrag der Schuld, die auf Grund der Zinsengewähr bis zum 31. Dezember d. J. aufgelaufen sein wird, in 5 Theilzahlungen zurückzuerstatten, und zwar je 30 000 000 Frcs. am 1. Mai 1895, 15. August 1895, 15. Februar 1896 und 15. August 1896, den Rest am 15. Februar 1897. Die Verzinsung dieser Gesellschaftsschuld hört am 1. Januar 1895 auf. Um dieser Verpflichtung nachzukommen, wird die Gesellschaft ermächtigt, Schuldverschreibungen, deren Rückzahlung zum Nennwerth im Wege der Ausloosung in den Jahren 1951/56 zu erfolgen hat, bis zum geschuldeten Betrage auszugeben.

Art. 2. Vom 1. Januar 1895 kann der Staat von der Gesellschaft verlangen, dass sie sich durch Ausgabe ähnlicher Schuldverschreibungen bis zur Höhe eines Nennwerthes von 250 000 000 Frcs. die Summen verschafft, die er ihr auf Grund der Zinsengewähr gemäss Art. 14 des Vertrages vom 28. Juni 1883 zu zahlen hat.

Art. 3. Der Staat hat halbjährlich spätestens einen Monat nach Fälligkeit der Zinsscheine den Zinsbetrag für die auf Grund der Art. 1 und 2 geschaffenen Schuldverschreibungen nebst den Nebenkosten und Gebühren, welche der Gesellschaft für diese Schuldverschreibungen zur Last fallen, zu zahlen. Die Gesellschaft wird dem Staatsschatz gegenüber Schuldnerin für die so gezahlten Summen, die auf eine besondere Rechnung übertragen werden, aber keine Zinsen tragen.

Art. 4. Vom Jahre 1895 ab ist, wenn der Reinertrag der in Art. 13 des Vertrages vom 28. Juni 1883 bezeichneten allgemeinen Betriebsrechnung höher als der Betrag der in den §§ 1 bis 4 des Art. 14 genannten Vertrages ist, der Ueberschuss in erster Linie zur Rückzahlung der vom Staat der Gesellschaft auf Grund der Zinsengewähr gemäss dem vorletzten Absatze des genannten Artikels gemachten Vorschüsse zu verwenden, doch wird der Satz der einfachen Zinsen für diese Vorschläge auf 3 % ermässigt. Wenn diese Rückzahlung stattgefunden hat, so sind die etwaigen Ueberschüsse vor jeder anderen Verwendung dazu zu benutzen, um die dem Staat nach dem ersten Absatz des obigen Art. 3 zur Last fallenden Ausgaben zu decken und zutreffendenfalls die von der Gesellschaft nach dem zweiten Absatze des genannten Artikels übernommene Schuld zurückzuzahlen.

Art. 5. Wenn die Regierung das ihr durch Art. 37 des Bedingnissheftes vorbehaltene Verstaatlichungsrecht ausübt, so tritt der Staat an die Stelle der Gesellschaft bezüglich der Verpflichtungen, die sie gegenüber den Inhabern der auf Grund des gegenwärtigen Vertrages geschaffenen Schuldverschreibungen übernommen hat. In jedem Falle gewährleistet der Staat die Rückzahlung dieser Schuldverschreibungen zum Nennwerth innerhalb der festgesetzten Verfallzeiten, wenn nach Bestreitung der in den §§ 1 bis 4 des Art. 14 des Vertrages vom 28. Juni 1883 bezeichneten Lasten der Ueberschuss des Reinertrages zur Sicherung dieser Rückzahlung nicht genügend sein sollte.

Art. 6. Im Falle der Verstaatlichung oder des Ablaufes der Konzession werden die Guthaben, welche der Staat unter Anwendung des obigen Art. 3 der Gesellschaft gegenüber erwirbt, sowie die Vorschüsse, die etwa auf Grund des zweiten Absatzes des Art. 5 geleistet worden sind, auf die Summen angerechnet, welche der Gesellschaft für etwaige Uebernahme des in §§ 4 und 5 des Art. 35 des Bedingnissheftes bezeichneten Materiales geschuldet werden sollten.

Der Vertrag mit der Südbahn ist am 7. April d. J. unterzeichnet worden und bestimmt folgendes:

Art. 1. Die Südbahn verpflichtet sich, an den Staat den Betrag der Schuld, die auf Grund der Zinsengewähr bis zum 31. Dezember 1894 aufgelaufen sein wird, in 6 Theilzahlungen zurückzuerstatten, und zwar je 25 000 000 Frcs. am 1. September 1895, 1. März 1896, 1. September 1896, 1. März 1897 und 1. September 1897, den Rest am 1. März 1898.

Im übrigen ist der Artikel gleichlautend mit demjenigen des Orléansvertrages, jedoch mit der Maassgabe, dass die Ausloosung der Schuldverschreibungen in den Jahren 1956 bis 1960 zu erfolgen hat.

Ferner weicht der Vertrag von demjenigen mit der Orléansbahn nur in der Weise ab, dass der zweite Absatz des Art. 5 bestimmt:

In jedem Falle gewährleistet der Staat die Rückzahlung dieser Schuldverschreibungen zum Nennwerth innerhalb der festgesetzten Verfallzeiten, wenn nach Bestreitung der in den §§ 1 und 2 des Art. 13 des Vertrages vom 9. Juni 1883 bezeichneten Lasten unter Abzug der Zinsen für die getilgten Antheilscheine der Ueberschuss des Reinertrages zur Sicherung dieser Rückzahlung nicht genügend sein sollte.

Aenderung der Eisenbahnsteuer.

Nach Art. 26 ff. des Finanzgesetzes vom 26. Januar 1892 sind die Eisenbahnen zwei verschiedenen Steuern unterworfen, nämlich die Bahnen von allgemeinem Interesse einer solchen von 12 % und die Lokalbahnen einer solchen von 3 %; die Linien beider Gruppen haben also eine bedeutende Ermässigung erfahren. Eine Ausnahme besteht nur für eine sehr kleine Anzahl von Bahnen, deren Konzessionen vor Erlass des ersten Lokalbahngesetzes vom 12. Juli 1865 zurückreichen und die deshalb nicht in das Lokalbahnnetz eingereiht werden konnten. Sie wurden also als Bahnen von allgemeinem Interesse angesehen, obwohl sie alle Kennzeichen der Lokalbahnen hatten; übrigens verursachte ihnen diese Lage bezüglich der Besteuerung zunächst keinen Schaden, da sie die Begünstigung der festen Abgabe für sogenannte Gelegenheitsfuhrwerke, die sich vor dem Gesetz vom 26. Januar 1892 auf Bahnen in derselben Stadt oder im Umkreise von 40 km bezog, beantragten und erhielten.

Durch das Gesetz vom 26. Januar 1892 wurde diese feste Abgabe für Eisenbahnen abgeschafft und diese kleinen Bahnen unterlagen der Steuer von 12 %, wodurch beispielsweise für eine dieser Bahnen die Jahressteuer von 3 892,41 Frcs. auf 11 019,17 Frcs. hinaufgeschnellt wurde. Da der Zweck des Gesetzes vom 26. Januar 1892 im wesentlichen in der Steuerermässigung bestand, so hat die Regierung zur Abschaffung dieses Widersinns im Finanzgesetz für 1895 vorgeschlagen, für diejenigen Bahnen von allgemeinem Interesse, deren Konzession vor 1865 erlassen wurde und deren Ausdehnung 10 km nicht

übersteigt, die Steuer wie für Lokalbahnen auf 3 % zu ermässigen. Die Wirkung für den Staatsschatz ist kaum zu merken, da es sich um eine ganz geringe Anzahl von Bahnen handelt.

Aus Portugal.

Beïra Alta-Eisenbahn in 1893.

Die Ober-Beïra-Eisenbahn, welche von dem Hafen Figueira da Foz über Pampilhosa und Guarda nach der Spanischen Grenze bei Villar Formoso führt und sich seit 1882 im Betriebe befindet, gehört mit ihrer Strecke Villar Formosa-Pampilhosa in die direkte Linie Paris-Lissabon, welche über Orléans, Tours, Bordeaux, Irun, Medina del Campo, Salamanca, Pampilhosa und Abrantes führt. Der am 26. April d. J. der Hauptversammlung erstattete Geschäftsbericht weist nun darauf hin, dass die am 11. Mai 1893 erfolgte Eröffnung der Reststrecke Covilha-Guarda der Beïra Baixa- (Nieder-Beïra-) Eisenbahn der Ober-Beïrabahn nicht den ganzen Verkehr, der ihr vernunftgemäss gebührt, belassen hat; denn die Waaren sind, abgelenkt von ihrem natürlichen Wege, ohne jede Berechtigung und infolge rein willkürlicher Maassnahmen grösstentheils dazu verurtheilt, zum Schaden des Handels und der Ober-Beïra-Eisenbahn längere und kostspieligere Wege zu befolgen. Ausserdem zwingt der fehlende Anschluss zwischen gewissen Zügen der Strecke Guarda-Covilha mit solchen der Ober-Beïrabahn, die nach Porto durchführen, einen Theil der ziemlich zahlreichen Reisenden, die zwischen Porto und Covilha verkehren, über Abrantes zu fahren und dadurch nicht nur einen Umweg von 116 km zu machen, sondern auch mehr an Fahrgeld auszugeben. Die Anstrengungen der Gesellschaft, welche durch die Beschwerden der Handelskammern und zahlreicher Kaufleute unterstützt wurden, haben bei der Regierung noch nicht zum Ziele geführt.

Dagegen hat der in Kraft getretene Handelsvertrag zwischen Portugal und Spanien den Ein- und Ausfuhrhandel begünstigt und namentlich den Salz- und Getreideverkehr angeregt. Aber auch im verflossenen Jahre hatte die Gesellschaft unter dem hohen Wechselkurs, der sich aus den noch immer nicht beendeten Finanzwirren Portugals ergeben hat, ebenso wie die übrigen Verkehrsunternehmungen, schwer zu leiden.

Befördert wurden 192 179 Reisende, davon 164 059 auf einfache und 28 120 auf Rückfahrkarten; im übrigen vertheilen sich die Reisenden mit 7 % auf die I., mit 17 % auf die II. und mit 76 % auf die III. Klasse. Die Reisenden der beiden oberen Klassen benutzten die einfachen Fahrkarten in stärkerem Maasse als diejenigen der III. Klasse. Durchschnittlich legte jeder Reisende in I. Klasse 56 km, in II. 53 km und in III. 44 km zurück. Ferner wurden 400 t frachtpflichtiges Gepäck, 380 Hunde, 1 073 Geldsendungen im Werthe von 1 309 077,47 Frcs. und 2 517 t Eilgut befördert. Der Frachtgutverkehr belief sich auf 88 142 t, von denen jede Tonne durchschnittlich 93 km zurücklegte; die bedeutendsten Frachten ergaben: Wein und Weinessig (15 393,8 t), frisches Gemüse (13 717,9 t), Salz (10 370 t), Kalk und Gips (9 488,1 t), Getreide (4 917,6 t), Nutz- und Brennholz (4 152,2 t), endlich Steinkohlen und Koks (3 091,8 t). Die längste Strecke legte davon Salz zurück (jede Tonne durchschnittlich 178 km), demnächst kommt frisches Gemüse mit 124,7 km. An Fahrzeugen und Vieh wurden 12 691 Stück im Gewicht von 2 516,8 t, von denen jede Tonne durchschnittlich 69,1 km zurücklegte, befördert.

Vereinnahmt wurden einschliesslich der Staatssteuer aus dem Personenverkehr 567 117,50 Frcs. (33 %), für Gepäck und Hunde 22 003,66 Frcs. (1 %), für Eilgut 98 648,09 Frcs. (6 %), für Frachtgut 957 276,30 Frcs. (56 %) und aus verschiedenen Quellen 61 542,88 Frcs. (4 %), im ganzen also 1 706 588,43 Frcs. (gegen 1 667 997,43 Frcs. in 1892) oder nach Abzug der 87 389,92 Frcs. betragenden Staatssteuer 1 619 198,51 Frcs. = 6 399,99 Frcs. für 1 km. Die Ausgaben betrugen für die Verwaltung in Paris 67 040,70 Frcs. (8 %), für die Direktion in Lissabon 97 074,38 Frcs. (11 %), für die Betriebsverwaltung 65 813 Frcs. (7 %), für den Verkehrsdienst 113 585,68 Frcs. (12 %), für die Zugförderung und Unterhaltung der Betriebsmittel 235 903,15 Frcs. (28 %) und für die Bahnunterhaltung und Bewachung 297 087,97 Frcs. (34 %), im ganzen also 876 504,88 Frcs. (gegen 893 415,23 Frcs. in 1892) oder 3 464,44 (3 531,28) Frcs. für 1 km bezw. 51,3 (53,5) % der Betriebseinnahme.

Der Betriebsüberschuss belief sich auf 742 693,63 Frcs. (53 434,07 Frcs. mehr als 1892) oder 2 935,55 Frcs. für 1 km; hierzu kamen 349 379,17 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, so dass 1 092 072,80 Frcs. zur Verfügung standen. Davon wurden 645 026,60 Frcs. (= 4,50 %) Abschlagszahlung auf den am 30. Juni 1887 fällig gewesenen Zinsschein der Schuldverschreibungen geleistet, 50 232,45 Frcs. an Stempelsteuern und Kosten für Zinszahlungen aufgewendet, 1 765 Frcs. der Versicherungskasse (die damit einen Bestand von 13 643,31 Frcs. erhält) zugefügt, 187 687,67 Frcs. (gegen 173 658,55 Frcs. in 1892) an Wechselkosten gebraucht, 135 000 Frcs. den für etwaige Ausfälle des Betriebes bestimmten Rücklagen zugeführt und 172 361,18 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 10 000 000 Frcs. und zerfällt in 20 000 Antheilscheine von je 500 Frcs., das Anleihekapital beläuft sich auf 30 279 250 Frcs. und zerfällt in 112 117 Stück 3 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Der Staat hat eine Beihilfe von 25 837 579 Frcs. geleistet, schuldet aber auf Grund der versprochenen Beihilfe noch einen Betrag von 139 059,59 Frcs. An Zinsen der Schuldverschreibungen sind bis Ende 1893 noch 11 721 169,61 Frcs. rückständig. Die Anlagekosten beliefen sich auf 65 625 206,28 Frcs.

Aus England.

Sandberg's neue Schienenquerschnitte 1894.

Seit Sandberg im Jahre 1878 seine ersten Normalien in Vorschlag brachte, sind mit den danach eingeführten Profilen inzwischen mannigfache Erfahrungen gesammelt worden sowohl mit Bezug auf die Fabrikation, als auch mit Bezug auf die Materialvertheilung im Querschnitt, und mit Rücksicht auf die Vervollkommnung der Betriebsmittel. Selbst seit 1886, wo Sandberg seine „Goliath"-Schiene zuerst auf den Markt brachte, sind so wesentliche Fortschritte zu verzeichnen, dass Sandberg soeben eine neue Reihe von Normalien der Oeffentlichkeit übergeben hat. Das Gewicht der Schienen steigt von 15 bis auf 50 kg für das laufende Meter, mit 8 Zwischenstufen. In der unten folgenden Tabelle, welche auf metrisches Maass umgerechnet ist, sind die alten und neuen Sandberg'schen Schienenquerschnitte untereinander und mit den neuen Amerikanischen Normalien in Vergleich gestellt.

Wie aus der Tabelle zu ersehen, weicht die neue 50 kg-Schiene von der früheren (des Jahres 1886) erheblich ab. Die neue Schiene hat einen breiteren Kopf, dünneren Steg und einen breiteren Fuss. Der Kopf ist in der Mitte gleich hoch geblieben, an den Seiten aber niedriger geworden. Erfahrungsgemäss stellt sich bei einer geringeren seitlichen Kopfhöhe die Abnutzung günstiger, da das Material dichter und härter ist. Die grössere Fussbreite sichert ein besseres Auflager auf die Schwelle. Da die Unterhaltungskosten des Oberbaues jetzt hauptsächlich in der Auswechselung von Schwellen und dem Anheben zu tief liegender Stösse beruhen, werden diese Kosten nach Sandberg bei der neuen Schiene wesentlich verringert.

Gewicht auf das laufende Meter	Höhe der Schiene			Kopfbreite			Kopfhöhe			Stegdicke			Fussbreite			Dicke des Fusses am äussersten Ende		
	Sandberg		Amerika	Sandberg		Amerika	Sandberg		Amerika	Sandberg		Amerika	Sandberg		Amerika	Sandberg		Amerika
	neu	alt	neu	neu	alt	neu	neu	alt	neu	neu	alt	neu	neu	alt	neu	neu	alt	neu
kg	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
15	79,4	—	—	44,5	—	—	25,4	—	—	7,1	—	—	79,4	—	—	5,6	—	—
17,5	85,7	—	—	47,6	—	—	28,6	—	—	8,0	—	—	85,7	—	—	5,6	—	—
20	92,1	—	88,9	50,8	—	47,6	30,2	—	25,8	8,0	—	9,9	92,1	—	88,9	6,4	—	4,8
22,5	95,3	95,3	93,7	54,0	50,8	50,8	31,8	30,2	27,0	9,5	10,0	10,7	98,4	88,9	93,7	6,4	6,4	5,6
25	104,8	104,8	98,4	57,2	54,0	54,0	32,5	33,4	28,6	9,5	11,1	11,1	104,8	90,5	98,4	6,4	6,4	5,6
27,5	108,0	108,0	103,2	60,3	57,2	57,2	33,4	32,9	29,8	10,0	11,1	11,6	111,1	102,0	103,2	6,4	6,4	6,4
30	114,3	114,3	108,0	63,5	57,2	60,3	34,9	38,1	31,0	10,0	11,1	12,2	117,5	101,6	108,0	6,4	6,4	6,4
35	127,0	127,0	117,5	63,5	57,2	61,9	38,9	42,1	34,1	11,1	11,6	13,1	127,0	114,3	117,5	7,1	6,4	7,1
40	133,4	127,0	127,0	69,9	66,7	63,5	42,9	42,1	38,1	11,6	12,7	13,9	133,4	120,7	127,0	8,0	9,5	7,1
50	146,1	146,1	146,1	76,2	66,7	69,9	47,6	47,6	43,3	13,5	17,5	14,3	158,8	139,7	146,1	9,5	9,5	8,0

Von den neuen Amerikanischen Querschnitten, welche früher hier besprochen worden sind, unterscheiden sich die neuen Sandberg'schen Profile durch ihren breiten Fuss, ferner dadurch, dass die Laschen-Anlageflächen am Kopf und Fuss nicht gleich sind. Da die Winkellaschen nicht gewendet werden, ist dies nicht erforderlich. Die übrigen Unterschiede sind aus der Tabelle ersichtlich. Die Abrundung der oberen Kanten des Kopfes hat, wie noch zu bemerken sein möchte, 12,7 mm Halbmesser, statt, wie bei den Amerikanischen Profilen 8,0 mm.

Sandberg lässt jetzt einige seiner Profile walzen, um festzustellen, ob sich in dieser Richtung etwa Schwierigkeiten einstellen.

Urtheile.

Anwendung der einjährigen Verjährungsfrist auf Frachtdifferenzen. In Nr. 27 S. 250 d. Ztg. wurde Mittheilung von einer Entscheidung der Königl. Tafel in Budapest gemacht, wonach die im § 61 Abs. 4 des (Ung.) Betriebsreglements normirte einjährige Verjährungsfrist keine Anwendung auf Frachtdifferenzen finde.

Gegenüber dieser Entscheidung, sowie gegenüber der von vereinzelten Seiten getheilten Auffassung, dass die im obigen § 61 Abs. 4 (identisch mit § 50 Abs. 4 des Vereins-Betriebsreglements und mit Art. 12 Abs. 4 des Internat. Uebereink.) enthaltene einjährige Frist zur Geltendmachung von Frachtrückerstattungs-Ansprüchen keine Verjährungsfrist sei, ist eine Entscheidung des K. K. Bagatellgerichts in Handelssachen in Wien vom 26. Mai 1894 (Z. 17381) in der Rechtssache des Jakob Schloma Retter in Sadagora wider die priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien von Interesse, in welcher ausdrücklich anerkannt wurde, dass diese Frist eine Verjährungsfrist sei. Die erwähnte Entscheidung ist auch insofern von prinzipieller Bedeutung, als sie ausspricht, dass Frachtrückerstattungs-Ansprüche, bei welchen die Partei gegenüber der für die ganze Strecke erfolgten Anwendung eines Verbandstarifes die Anwendung eines Verbandstarifes für einen Theil der Strecke, eines Lokaltarifes für den Rest der Strecke begehrt, nach Art. 408 Abs. 1 H.-G.-B.'s durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht erlöschen. (Vide in letzterer Beziehung auch eine analoge Entscheidung des Deutschen R.-O.-H.-G. vom 15. September 1874; Entsch. Bd. 15 S. 33 und 34.)

Wir bringen nachstehend die Entscheidungsgründe des erwähnten Urtheils, welches uns die Direktion der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mittheilt, zum Abdruck.

Nach den vom Kläger in der Klage aufgestellten, im Laufe der Verhandlung richtig gestellten Angaben stützt sich sein Klagebegehren auf nachstehenden Sachverhalt:

Mit Frachtbriefen dd. Sniatyn 11. Januar und 1. Februar 1893 und dd. Halicz 14. März 1893 wurden unter der Adresse Carl F. Fürich in Königl. Weinberge Schweine zur Beförderung auf der Bahn aufgegeben.

Diese drei Sendungen wurden direkt abgefertigt und die Frachtgebühr für die ganze Strecke nach dem Verbandstarife vom 15. September 1889 berechnet. Unter Zugrundelegung des Verbandstarifes für die ganze Strecke sei allerdings die Frachtgebühr richtig berechnet, allein nach Ansicht des Klägers hätte die Bahn nach § 51 des Betriebsreglements vom 10/12. 92 den billigsten Tarif wählen sollen und demgemäss die Fracht von Sniatyn bis Oswieczim bezw. Halicz bis Oswieczim nach dem Lokaltarif und von Oswieczim nach Prag nach dem Verbandstarif abfertigen bezw. berechnen sollen, wodurch sich die Frachtgebühr um 44,66 fl., auf welchen Betrag das Klagebegehren restringirt wurde, ermässigte.

Die geklagte Bahn macht dagegen geltend, dass der Anspruch bezüglich der in Sniatyn am 11/1. bezw. 1/2. 93 aufgegebenen Frachtgüter, da, wie zugegeben, die Frachtgebühr bereits am 16/1. bezw. 8/2. bezahlt worden, zur Zeit der Einbringung der Klage am 27/2. 94 verjährt war. Was nun die in Halicz aufgegebene Fracht betrifft, so wäre es dem Aufgeber nach den Zusatzbestimmungen zu § 51 des Betriebsreglements frei gestanden, im Frachtbriefe in der Rubrik „etwaige Angaben des Transportes“ anzugeben, dass er bis Oswieczim die Expedition nach dem Lokaltarif und von dort an mit Verbandstarif verlange, welchem Begehren dann die Bahn hätte nachkommen müssen.

In Ermangelung dieser Angaben hat die Bahn mit Rücksicht darauf, dass es sich um einen Viehtransport handelte, eine Expedition gewählt, welche die rascheste Abfertigung und möglichst rasche Ankunft am Bestimmungsorte voraussehen liess und hat daher im Sinne des § 51 des Betriebsreglements ihren Verpflichtungen voll entsprochen. Auch könne von den Bahnbeamten nicht verlangt werden, dass sie alle möglichen Kombinationen verschiedener Tarife kalkuliren, um die billigste Frachtgebühr für eine bestimmte Strecke herauszubekommen. Ueberhaupt sei nach § 51 die Bahn nur für grobes Verschulden verantwortlich, welches aber hier gar nicht behauptet wird. Es sei daher das Begehren des Klägers unberechtigt.

Da nach dem vorangeführten Sachverhalte der Kläger sich dadurch für benachtheiligt hält, dass für die ganze Strecke der Verbandstarif zur Anwendung kam, während ihm für einen Theil der Strecke die Anwendung des Lokaltarifes, für den Rest der Strecke die Anwendung des Verbandstarifes günstiger gewesen wäre, so liegt ein Anspruch gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage vor, welcher gemäss § 90 des Betriebsreglements vor Annahme des Frachtgutes und Bezahlung der Frachtgebühr geltend gemacht werden muss. Allerdings können gemäss § 61, Abs. 4, Ansprüche wegen Rückstellung von zu viel eingehobener Frachtgebühr binnen einem Jahr nach Bezahlung der Frachtgebühr geltend gemacht werden und es findet in diesem Falle der § 90, Abs. 1, keine Anwendung. Allein in dem vorliegenden Falle wurde nicht der Tarif unrichtig angewendet und ist bei der Feststellung der Fracht und der Gebühren kein Rechnungsfehler vorgekommen, sondern nach der Sachlage ist der Tarif richtig angewendet worden und zwar ein Tarif, welcher nach den Ausführungen der Geklagten bei Viehtransporten, um die es sich hier handelt, der zweckmässigste war, und es fallen daher die den Gegenstand der Klage bildenden Frachtgeschäfte nicht unter den § 61, Abs. 4, des Betriebsreglements. Und da auch die im § 90 unter Z. 1—4 angeführten Ausnahmen mit dem gegenwärtigen Falle nichts gemein haben, so ist klar, dass gemäss Art. 408 H.-G.-B. und § 90, Abs. 1, des Betriebsreglements der vorliegende Anspruch durch Annahme des Frachtgutes und Bezahlung der Frachtgebühr erloschen ist, weshalb das Klagebegehren abzuweisen war.

Abgesehen davon, sind die Ansprüche aus den Frachtbriefen ddto. Sniatyn, selbst wenn § 61 des Betriebsreglements hier Anwendung finden könnte, was aber, wie gezeigt, nicht der Fall ist, verjährt. Die Zahlung der Fracht erfolgte, wie bereits gesagt, am 16/1. bezw. 8/2. 93 und die Klage wurde erst am 27/2. 94 eingebracht, somit ist seit der Zahlung der Fracht mehr als ein Jahr verflossen und kann der Anspruch auf Rückzahlung nicht mehr geltend gemacht werden. Nach Ansicht des Klägers ist die Verjährung aber nicht eingetreten und zwar aus folgenden Gründen:

§ 61 des Betriebsreglements besagt allerdings, dass Ansprüche wegen Rückstellung einer Mehrgebühr binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an „geltend“ gemacht werden müssen. Die Zusatzbestimmung VI zu diesem Paragraphen sagt aber in Ergänzung „die Geltendmachung findet in nachstehender Weise statt“, worauf die Bestimmungen über das Reklamationsverfahren folgen. Da nun die genannte Zusatzbestimmung denselben Ausdruck wie der § 61 anwendet „Geltendmachung“ „geltend machen“, so sei klar, dass durch die Reklamation die im § 61 erforderliche Geltendmachung erfolge und da der Kläger binnen Jahresfrist von der Zahlung seinen Anspruch reklamirt, also geltend gemacht hat, sei die Verjährung nicht eingetreten.

Dieser Ansicht des Klägers vermochte aber das Gericht nicht beizustimmen. Die angeführte Zusatzbestimmung VI hat nicht den Sinn, welchen der Kläger derselben gibt, denn sonst müsste — in dieser Zusatzbestimmung angegeben sein, inwiefern die Reklamation die Verjährung unterbricht oder hemmt, in welcher Richtung aber die Zusatzbestimmung nicht einmal eine Andeutung gibt. Es ist daher nach dem Wortlaute des § 61 des Betriebsreglements, selbst wenn der § 61 des Betriebsreglements hier Anwendung fände, die Verjährung der beiden Ansprüche aus dem Frachtbriefe ddto. Sniatyn zur Zeit der Klage bereits eingetreten.

Das Klagebegehren wurde infolge dessen abgewiesen unter Verurtheilung des Klägers in die Kosten.

v. O. Art. 395 D. Hand.-G.-B.; die Haftpflicht des Frachtführers und somit auch der Transportversicherungsgesellschaft beginnt mit der Empfangnahme des Frachtgutes. Aus den Entscheidungsgründen: „Nach Art. 395 des Hand.-G.-Bs. haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme entstanden ist. Mit diesem Zeitpunkte entäussert sich der Verfrachter des Gewahrsams und überträgt seine bis dahin bestehende eigene Verantwortlichkeit für dasselbe auf den Frachtführer. Sämmtliche Wirkungen des Frachtvertrages in Ansehung des Verhältnisses des Verfrachters zu dem Frachtgut treten also bereits mit der Empfangnahme ein. Daraus folgt, dass beim Abschluss einer Transportversicherung nach der Willensmeinung beider Kontrahenten der Beginn des versicherten Risiko mit der Empfangnahme des Gutes durch den Frachtführer als gewollt zu erachten ist, falls nicht im einzelnen Falle etwas Abweichendes ausdrücklich oder stillschweigend vereinbart worden ist oder die Umstände eine abweichende Auffassung bedingen.“ (Erk. des I. Civ.-Sen. des Reichsgerichts v. 19. April 1893; Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. X S. 183 f.)

Bücherschau.

Supplementheft zu: Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement in Gegenüberstellung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, unter Beifügung der auf den Inhalt des Betriebsreglements Bezug nehmenden noch in Geltung verbleibenden früheren Gesetze, Verordnungen, Kundmachungen, Erlässe, Judikate usw. von Dr. Max Freiherrn von Buschman, K. K. Regierungsrath und Oberinspektor der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, unter Mitwirkung des Dr. Karl Ritter Rumler von Aichenwehr, K. K. Ministerial-Vicesekretär. — Wien. Manz'sche K. und K. Hof-Verlags- und Universitätsbuchhandlung. 1894. Preis: 40 kr.

Zu der in der Nr. 74 Jahrg. 1892 d. Ztg. besprochenen Bearbeitung des Eisenbahn-Betriebsreglements ist nun von demselben Verfasser ein Supplementheft erschienen, in welchem alle Verordnungen, Erlässe, Judikate usw. vollständig zusammengestellt sind, welche seit dem Erscheinen der ersten Publikation ergangen sind; dasselbe bildet daher eine willkommene Ergänzung des vorerwähnten Hauptwerkes. Möge es dem Verfasser vergönnt sein, diese Ergänzungen in jeweiligen Supplementen weiter fortzuführen, wodurch er sich den Dank aller Fachmänner und der an die Eisenbahnen gewiesenen Geschäftswelt verdienen wird.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Betriebseröffnung der Nebenbahn Reinsdorf bei Artern-Frankenhausen (Kyffhäuser). Am 4. Juli d. J. wird die 13,66 km lange Nebenbahn Reinsdorf bei Artern-Frankenhausen (Kyffhäuser) dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die an der neuen Bahnstrecke gelegenen Stationen, die Haltestellen Bretleben und Esperstedt (Kyffhäuser) sowie der Bahnhof Frankenhausen (Kyffhäuser) werden sämmtlich für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet; ausserdem sind die Stationen Bretleben und Frankenhausen (Kyffhäuser) zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und die Station Frankenhausen (Kyffhäuser) zur Abfertigung von Fahrzeugen eingerichtet. Privatdepeschenverkehr findet auf den Stationen der neuen Bahn nicht statt.

Die neue Strecke zweigt von der an der Haupteisenbahn Sangerhausen-Erfurt zwischen den Stationen Reinsdorf bei Artern und Heldrungen neu errichteten Haltestelle Bretleben ab.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Zweigbahn ab wird die Hauptbahnstrecke Bretleben-Reinsdorf bei Artern bezw. Artern zweigeleisig betrieben; zugleich erhält die Haltestelle Reinsdorf die Befugniss zur Abfertigung von Sprengstoffen. Die neu angelegte Haltestelle Bretleben dient sowohl dem Verkehr der Nebenbahn, als auch der Hauptbahn Sangerhausen-Erfurt.

Die Nebenbahnstrecke Bretleben-Frankenhausen (Kyffhäuser) ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und der Bauinspektion Sangerhausen zugetheilt. Für dieselbe haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Tarife des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Die Tarife und der Fahrplan werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 30. Juni 1894. (1611MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen ist am 1. d. Mts. der an der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen zwischen den Stationen Ravensburg und Oberzell gelegene Haltepunkt Weissenau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 5. Juli 1894. (1612)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Umwandlung eines Haltepunktes in einen Bahnhof III. Klasse und Schliessung eines Haltepunktes.

Umwandlung des Haltepunktes Adlershof in einen Bahnhof III. Klasse und Schliessung des Haltepunktes Glienicke. Der bisherige Haltepunkt Adlershof ist in einen Bahnhof III. Klasse umgewandelt worden und führt vom 15. Juli d. J. ab die Bezeichnung „Adlershof-Glienicke". Von demselben Zeitpunkte ab kommt der Haltepunkt Glienicke in Wegfall, und gelangen Fahrkarten für Glienicke nicht mehr zur Verausgabung. Die Abfertigungsbefugnisse des neuen Bahnhofes Adlershof-Glienicke sind dieselben wie die des bisherigen Haltepunktes Adlershof.

Berlin, im Juni 1894. (1613MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. In die unterm 1. Juli d. J. eingeführten Ausnahmetarife für die Beförderung von roher Baumwolle werden am 15. d. Mts. die in Oesterreich gelegenen Verbandsstationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie die Station Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn als Versandort einbezogen. Ueber die Höhe der anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Ferner werden die im Nachtrage VIII zum Tarifheft Nr. 1 verzeichneten Entfernungen für Nordenham-Cossebaude, Dresden-Friedrichstadt und Naundorf bei Dresden vom 1. September d. J. an um je 61 km erhöht.

Dresden, den 4. Juli 1894. (1614)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. August l. J. gelangt Theil II Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifs zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahmetarife für die Beförderung von:
a) Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten,
b) Mais,
c) Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl,
d) leeren gebrauchten Säcken,

im Verkehre zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn) und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien Stadlau-Marchegg und Simmering-Bruck a/L.) einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach anderseits.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:
a) Theil III Heft 1 des Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. März 1890 nebst den Nachträgen I bis IV,
b) die im Theil III Heft 3 des Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1889 und in den Nachträgen I und II hierzu enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Gmünd, Göpfritz-Gr. Siegharts, Pürbach-Schrems, Schwarzenau-Zwettl, Sigmundsherberg und Vitis der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis mit 31. August 1894.

Gleichzeitig gelangt ein Anhang zur Einführung, enthaltend Kursunterschiedsbeträge, welche je nach dem Stande der Oesterreichischen Währung von den Frachtsätzen der Abtheilungen I, III und IV des Tarifs abgezogen werden.

Bis auf weiteres sind die Kursunterschiedsbeträge im doppelten Betrage abzuziehen. Der Preis des Tarifes nebst Anhang beträgt 1 ℳ = 60 kr. Oe. W.

München, den 30. Juni 1894. (1615)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1894 gelangen direkte Frachtsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen Glonn und Moosach bei Grafing zur Einführung.

München, den 28. Juni 1894. (1616)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Mit dem 10. Juli d. J. werden die Stationen: Hilter des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif J (für Margarine etc.), Beetzendorf, Cunrau und Anderbeck des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg mit Sätzen des Spezialtarifs III und Wilhelmsburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona mit direkten Frachtsätzen für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr in den obigen Verband aufge-

nommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 29. Juni 1894. (1617)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten im Verkehr zwischen der Station Rath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und den Niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen andererseits direkte Frachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife I und II (Ausnahmetarife B und C) in Kraft, welche bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Köln, den 30. Juni 1894. (1618)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die für den innern Verkehr der Badischen Staatseisenbahnen und für den Verkehr derselben mit der Bregthalbahn für Heu- und Strohsendungen gewährte Vergünstigung der Abfertigung von zwei Wagen auf einen Frachtbrief und Berechnung der Fracht für das Gesammtgewicht beider Ladungen wird auf 1. September l. J. aufgehoben.

Karlsruhe, den 30. Juni 1894. (1619)
Generaldirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits. Zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. Juni 1890 tritt am 10. Juli d. J. der Nachtrag 4 in Kraft.

Derselbe enthält ausser mehreren schon veröffentlichten Aenderungen des Tarifs abgekürzte Entfernungen für verschiedene Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen und für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg, sowie ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Holz usw. und für Getreide, Mühlenfabrikate und Oelsamen für mehrere Stationen des Direktionsbezirks Bromberg.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erhalten.

Magdeburg, den 2. Juli 1894. (1620)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4; Theil III, Heft 1, 2 und 3. Die in den vorbezeichneten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 a für Getreide etc. (bezw. Nr. 1 im Theil III, Heft 3) und des Ausnahmetarifs 1 c für Kleie treten nicht mit dem 1. August, sondern am 1. November l. J. ausser Kraft.

Breslau, den 2. Juli 1894. (1621)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 15. Juli d. J. tritt der Nachtrag X zu Theil II b (Französische Schnittfrachtsätze) des Deutsch-Französischen Gütertarifs in Kraft. Exemplare desselben sind von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 29. Juni 1894. (1622)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Insoweit im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit den auf Deutschem Gebiete belegenen Stationen der Niederländischen Bahnen die Artikel „Rüben des Spezialtarifs III (in einzelnen Verkehren nur Zuckerrüben), sowie Schnitze (gedörrte und getrocknete ausgenommen), Schnitzabfälle und Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzucker-Erzeugung“ dem Ausnahmetarife für bestimmte geringwerthige Massenartikel (Rohstoff-Ausnahmetarif) angehören, tritt für diese Verkehre und die bezeichneten Artikel die nachfolgend angeführte anderweitige Frachtberechnung vom 1. September 1894 ab in Kraft:

„Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifs wird für die vorstehend benannten Artikel bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der gestellten Wagen und bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber 10 t für jeden Wagen zu Grunde gelegt.

Stellt sich indess bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrige Fracht, so wird nur diese erhoben.“

Die vorstehende Frachtberechnung tritt nicht in Kraft bezüglich des Verkehrs mit der Wutha-Ruhlaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Hohenebra - Ebelebener, Arnstadt - Ichtershausener und Weimar - Berka - Blankenhainer Eisenbahn, sowie im Binnenverkehr der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn. Der Verkehr mit der Ostpreussischen Südbahn ist in die gegenwärtige Bekanntmachung nicht mit eingeschlossen.

Berlin, den 2. Juli 1894. (1623)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Verkehr. Neue Frachtsätze im Verkehre mit Rossitz. Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen im Ausnahmetarif 45 c (für Zucker) des Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Tarifes Theil II, Heft 2 (Seite 248—249), für den Verkehr mit der Station Rossitz (Oesterr. Nordwestb. und Süd - Norddeutsche Verbindungsb.) die nachstehend angeführten Frachtsätze zur Einführung:

Rossitz-Buchs . . .	125,6 kr.	Oe. W. pro 100 kg.
„ -Hard-Fussach	155,6 „	
„ -Lindau . . .	129,6 „	
„ -Lustenau . .	155,6 „	
„ -St. Margrethen	128,6 „	
„ mit den übrigen Vorarlberger Tarifstationen	150,6 „	

Im Ausnahmetarif 45 b finden bis zur Einführung neuer Frachtsätze im Tarifwege, im Verkehre mit der Station Rossitz die für die Station Pardubitz gültigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 45 b Anwendung.

Dagegen tritt die im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums“ Nr. 20 vom 20. Februar 1894, Seite 381 (142) verlautbarte Anwendung der Pardubitzer Frachtsätze für Sendungen des Ausnahmetarifes 45 c infolge der Einführung der vorstehenden neuen Frachtsätze für Rossitz ausser Wirksamkeit.

Wien, am 3. Juli 1894. (1624)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Frachtermässigung für Eilgutsendungen zwischen Wien und Paris.) Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, werden für direkt abgefertigte Eilgutsendungen zwischen Wien (K. E. B.) und Wien (K. F. J. B.) einerseits und Paris (Douane und Reuilly) andererseits die bei Umkartirung in Bregenz oder Buchs erreichbaren Gesammtfrachten im Rückvergütungswege gewährt.

Zu diesem Behufe sind die auf die betreffende Firma als Absenderin lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis längstens 31. März 1895 bei der gefertigten K. K. Generaldirektion einzureichen.

Wien, am 30. Juni 1894. (1625)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Amtliche Bekanntm. Schluss S. II.)

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. d. Mts. ist auf der Strecke Berlin-Posen-Thorn-Alexandrowo ein neuer Schlafwagenverkehr hergestellt worden, und zwar in der Richtung nach Alexandrowo im Schnellzuge 51 61 (aus Berlin Friedrichstrasse 10.50 Abends), zurück im Schnellzuge 62/52 (aus Alexandrowo 10.03 Abends). Der Wagen wird in Thorn auf der Hinfahrt vom Zuge 51 in den Zug 61, auf der Rückfahrt vom Zuge 62 in den Zug 52 umgesetzt.

Der Preis der Zuschlagkarte für Benutzung des Schlafwagens beträgt 10 *M.* für die I. Klasse und 6,5 *M.* für die II. Klasse. Vorverkauf der Karten findet statt in Berlin bei der Fahrkarten-Ausgabestelle Bahnhof Friedrichstrasse, sowie im Internationalen Reisebüreau Unter den Linden 69, in Alexandrowo bei der Fahrkarten-Ausgabestelle. Der Verkauf am Wagen erfolgt durch den Wärter.

Ausser dem Schlafwagen wird in den vorgenannten Zügen von demselben Tage ab ein Wagen I./II. Klasse zwischen Berlin und Alexandrowo durchgeführt.

Bromberg, den 3. Juli 1894. (1626)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Lieferung von 10 Personenwagen soll im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens vergeben werden.

Die Achsen und Räder zu den Wagen werden von uns geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen, fracht- und zollfrei Main-Neckarbahnhof Darmstadt, sind bis zum 24. Juli 1894, Vormittags 10 Uhr, mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen" versehen, an uns einzusenden, woselbst um die genannte Zeit die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber erfolgen wird.

Der Termin für Lieferung der betriebsfähigen Wagen ist auf 1. April 1895 festgesetzt.

Zeichnungen und Bedingungen, welche vollständig übereinstimmen mit den durch unsere Bekanntmachung vom 28. Mai d. J. ausgeschriebenen gleichartigen Wagen sind gegen portofreie Einsendung von 10 *M.* von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Darmstadt, den 2. Juli 1894. (1627)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 493 —

Nr. 53. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. Juli 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 13 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Vereins-Kilometerzeiger. Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich: Verspätungen im Mai d. J. Betriebseröffnungen. Eröffnungen bezw. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Vorarbeiten. Preussische Staatseisenbahnen. Altdamm-Colberger Eisenbahn. Flensb.-Kappelner Schmalspurb. Gernrode-Harzgeroder Eisenb. Franzburger Südbahn. Verkehr mit Russland. Berlin - Alexandrowo: Schlafwagenverkehr. Elektr. Bahnen d. Berliner Vororte. Strassenbahnen. Elbe-Travekanal.
Aus Frankreich: Weitere Versuche mit der Heilmann'schen Lokomotive. Beförderung von doppeltsaurem Barium. Beförderung von Favier-Pulver. Beförderung von Sicherheitsmunition in Personenzügen.
Aus England: Neue Dore und Chinleylinie der Mittellandbahn. Ein Fall, wie die Handelsamtsvorschriften über die Signalsicherung der Züge beachtet werden.
Urtheile.
Vierzigjähriges Dienstjubiläum des Direktors L. Schweigert.
Personalnachrichten: Preussische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Berichtigungen. 2. Eröffnungen von Stationen. 3. Schliessung von Stationen u. Aenderung v. Stationsnamen. 4. Verkehrswiederaufnahme. 5. Güterverkehr. 6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

(Fortsetzung aus Nr. 45.)

β) Abbau mittelst eiserner Brustschilde, welche einen Theil des Tunnelprofils umfassen (Theilschilde).

Auch die Vortriebsweise mittelst derjenigen Art von Brustschilden, welche nicht das volle Tunnelprofil, sondern nur einen Theil desselben, und zwar nach Lage der Sache die Kalotte oder Firste umfassen, ist neuerdings mehr in Vorschlag gekommen und thatsächlich auch bereits zur Ausführung gelangt. Die Verwirklichung des Gedankens hat stattgefunden beim York Roadtunnel in Baltimore; vorgeschlagen wurde die Bauweise von Reno für die bereits in Nr. 45 S. 421 d. Ztg. erwähnten Newyorker Unterpflasterbahnen. Die beiden Beispiele sollen nachfolgend erörtert werden.

1. Der York Roadtunnel in Baltimore.

Der York Roadtunnel liegt ebenso, wie der in Nr. 40 S. 373 d. Ztg. angegebene Howardstreettunnel, im Zuge der Baltimorer Verbindungsbahn. Ueber diese Bahn, zu deren Bau am 17. Dezember 1888 die Genehmigung ertheilt wurde, ist im allgemeinen nachzuholen, dass sie in Gestalt eines ungefähr rechtwinklig gebogenen Knies, dessen Schenkel von Süden nach Norden und von Westen nach Osten weisen, die Verbindung zwischen der Camdenstation und der Philadelphiaerweiterung der Baltimore-Ohiobahn mitten durch die Stadt Baltimore hindurch herstellt. Man kann die Verbindungslinie als eine Stadtbahn für die Interessen des Aussenverkehrs auffassen, welche bestimmt ist, den aus grösserer Entfernung kommenden Personen- und Güterverkehr möglichst tief in das Innere der Stadt hineinzuführen. Es ist begreiflich, dass man bei dieser Bahn alle Strassenkreuzungen in Schienenhöhe vermieden hat. Die Bahn liegt theils hoch, theils tief; Dämme wechseln mit Einschnitten ab, bis auf den inneren Theil der Stadt, das eigentliche Geschäftsviertel, wo die Bahn in dem bereits besprochenen Tunnel liegt, der nach der Howardstreet seinen Namen hat. Dieser Tunnel ist 2,55 km lang. Ausser diesem ist noch ein zweiter kürzerer, der York Roadtunnel, vorhanden, der nur 200 m Länge hat. Trotz seiner Kürze hat auch dieser Tunnel bedeutende bauliche Schwierigkeiten verursacht. Er ist ebenso wie der Howardstreettunnel nach der Form der stehenden Hufeisen, und zwar mit 8,2 m Weite und 6,7 m Höhe gebaut und von zwei seitlichen Sohlstollen und einem Firststollen aus vorgetrieben worden. Es hat indessen beim Vortrieb nicht, wie beim Howardstreettunnel, die Englische Baumethode Anwendung gefunden, sondern es ist der obere Theil des Profils mittelst eines Kalottenschildes ausgebrochen worden, während die beiden Sohlstollen durch rechteckig geschlossene Vollschilde abgebaut worden sind, deren Besprechung an späterer Stelle erfolgt. Das zu durch-

fahrende Gebirge bestand, wie beim Howardstreettunnel, aus einem in mässigem Grade wasserhaltigen losen Sand von veränderlichem Feinheitsgrad, untermischt mit Kies, Lehm und Thonschichten. Der Abbau der Kalotte ging in folgender Weise vor sich.

Der sich tonnenförmig ausbreitende Firstenschild hatte 3,05 m Länge. Er ruhte mit den Kämpfern auf den Kappen der beiden Sohlstollen, unmittelbar neben den äusseren Ständern der Stollenverkleidung und war auf diesen Kappen der Länge nach verschieblich. Jede Kappe erhielt eine gusseiserne Lagerplatte und über diesen Lagerplatten glitt der Schild an den beiderseitigen Widerlagern mittelst 3,05 m langer eiserner Laufschienen mit jedem Vorschub schlittenartig hinweg. Der Blechmantel dieses tonnenförmigen Schildes beherbergte in seinem Innern eine Ausfütterung von dicht an dicht liegenden 30 × 40 cm starken Hölzern, die nach dem Stollenorte zu etwas abgeschrägt waren. Die Hirnenden dieser Futterhölzer waren durch zwei nach dem Halbkreis gebogene Winkeleisen zusammengefasst, welche mit dem Blechmantel des Schildes fest vernietet waren. Der eigentliche Blechmantel hatte nach vorn und hinten noch einen über die Ausfütterung vortretenden dachartigen Ueberstand, dessen Länge nach der Ortsseite zu 45 cm, nach der Stollenseite zu 66 cm betrug. Durch die hölzerne gewölbartige Ausfütterung sollte hauptsächlich dem Gebirgsdruck begegnet werden. Am inneren Umfange dieses Kalottenschildes waren 12 Wasserdruckcylinder, jeder mit einer Leistungsfähigkeit von 100 t angeordnet. Die Pressen waren in die Holzausfütterung auf 1,2 m Länge und so tief eingelassen, dass sie mit der sichtbaren Leibung der Hölzer bündig lagen. Die zur Aufnahme der Cylinder ausgearbeiteten Rinnen lagen in der Stossfuge zweier aneinanderliegender Futterhölzer, die daher beide von dem Cylinder gefasst wurden. Weitere zwei Futterhölzer, eins rechts und eins links, waren noch mittelst Dübeln an die ersten beiden fest angebunden und auf diese Weise im ganzen 4 Futterhölzer in den Bereich jeder Presse gezogen. Wenn auch, da der Durchmesser der Cylinder die Stärke der Futterhölzer nicht erreichte, die letzteren nicht in voller Tiefe ausgenommen zu werden brauchten, so ist doch ersichtlich, dass das aus den Futterhölzern hergerichtete Gewölbe durch die in dasselbe eingearbeiteten Rinnen eine sehr nachtheilige Schwächung erfuhr. Um die Cylinder gut festzulegen, waren über dieselben hinweg mehrere Bandeisen auf dem Holze befestigt. Am Hirnholz in den Stempelrinnen waren unter die Angriffspunkte der Cylinder noch eichene Futterklötze gelegt, die verhindern sollten, dass das dem Pressendruck ausgesetzte Hirnholz beschädigt wurde. Nach rückwärts traten aus den fest im Holze eingebetteten Cylindern die Pressstempel hervor, welche sich beim Vorschub gegen das feste Mauerwerk setzten. Da dieselben stets sehr frisches Mauerwerk trafen, hatte man Sorge getragen, dass der Druck auf eine möglichst grosse Fläche vertheilt werde und demzufolge eine hölzerne Fussplatte mit jedem der 12 Kolben verbunden, derart, dass die Fussplatten in ihrer Gesammtheit die ganze Stirnfläche des Kalottengewölbes zudeckten. Die hölzernen Segmentstücke waren mit gusseisernen Pfannen ausgerüstet, in denen die Presskolben anfassten. Nach dem Vorschub des Halbkreisschildes wurden die Presscylinder mit den Segmenthölzern sofort nachgeholt und man konnte nun unter dem Schutz des nach hinten überstehenden Randes des Schildbleches einen neuen Gewölbering einfügen. Für den letzteren selbst musste eine Art Lehrbogen geschaffen werden. Dies ist in ebenso einfacher wie sinnreicher Weise dadurch bewirkt worden, dass man unter den mit den Pressstempeln vorgezogenen hölzernen Fussplatten hölzerne Schieber befestigte, einfache Bretter, die einzeln ausgezogen werden konnten und dann genau die innere Leibung des Gewölbes angaben. Sobald ein neuer Stein versetzt werden sollte, wurde ein neuer Schieber hervorgezogen, auf welchem dem Stein sein Lager gegeben wurde. An den Pressstempeln wurden Etagengerüste in solcher Anordnung aufgehängt, dass die Wölbarbeit an verschiedenen Stellen gleichzeitig in Angriff genommen werden konnte. Das nach jedem Vorschub abgebaute Gebirge wurde in Schubkarren abgefahren.

Die Ausführung hat hinsichtlich des Schildes wenig günstige Ergebnisse geliefert. Die angegebene Bauart genügte nicht, dem Kalottenschilde eine angemessene Steifigkeit und Widerstandsfähigkeit gegen den Gebirgsdruck zu verleihen. Wenn auch die Uebertragung des Druckes durch die Futterhölzer, mit denen man den Schild innen ausgekleidet hatte, nach den Kämpfern zu nach der Art eines Gewölbes begünstigt wurde, so war doch dessen Konstruktion zu mangelhaft, um gegen Ausbiegungen gesichert zu sein. Die freien übertretenden Enden des tonnenförmigen Schildbleches fanden zwar einigen Halt, einerseits im Erdreich vor Ort, andererseits auf dem fertigen Gewölbe. Thatsächlich zeigte sich aber, dass der frei vortretende vordere Rand durch den Widerstand des Gebirges und den seitlichen Gebirgsdruck abwärts gebogen wurde, um so mehr, als die vordere Kante des Bleches nicht besonders zugeschärft war, wie man dies eigentlich hätte voraussetzen sollen. Man half dem Uebelstande später dadurch ab, dass man die Bleche vorne durchweg mit gusseisernen Konsolen versah, bei deren festem Anschrauben der überstehende Blechrand wieder gerade gezogen wurde. Ferner trat, wie leicht begreiflich, eine bedeutende Verdrückung des Kalottenschildes ein, als die während der Montirung desselben benutzte Rüstung herausgeschlagen wurde. Der Scheitel senkte sich um etwas mehr als 5 cm; an den Seiten, da wo sich bei Gewölben die Bruchfuge befindet, hob sich der Bogen ein wenig und die Kämpfer wichen etwas aus. Diese Formänderung hat sich auch im späteren Verlaufe nicht beseitigen lassen.

Der Vorschub des Kalottenschildes betrug bei jedem Kolbenhub nur 23 cm, d. i. die Länge eines Ziegelsteines. Das ist recht wenig und hatte zur Folge, dass das ganze Gewölbe schliesslich aus einzelnen schmalen, einen Stein starken Ringen zusammengesetzt war, die untereinander keine Verbindung hatten. Die Zerlegung eines Gewölbes der Länge nach in einzelne Zonen ist an sich nichts neues, aber abgesehen vom Brunel'schen Themsetunnel hat man sich sonst doch gescheut, die Zonen so kurz zu bemessen, wie es beim York Roadtunnel geschehen ist; und beim Themsetunnel muss man berücksichtigen, dass das Ausbruchprofil viereckige Gestalt hatte, in den Ecken also reichliche Materialstärken anzuwenden gestattete. Dennoch hat man auch beim York Roadtunnel keine üblen Erfahrungen gemacht; Thatsache ist, dass der Druck des Gebirges sich nicht an einzelnen eng begrenzten Stellen äussert, sondern auf mehr oder weniger grossen Flächen, also auf eine mehr oder weniger grosse Zahl von Ringen vertheilt. Das Verfahren, die Zonen sehr kurz zu nehmen, dürfte ebensowenig Nachtheiliges haben, wie die in England übliche Methode, das Gewölbe aus einzelnen ringförmig übereinander liegenden dünnen Schalen zusammenzusetzen.

2. Reno'sche Bauweise für einen Unterpflastertunnel in Newyork.

Auf S. 421 Nr. 45 d. Ztg. ist unter 3. eine der Bauweisen besprochen worden, welche für die Tunnelstrecke der geplanten Newyorker Untergrundbahnen vorgeschlagen worden sind. Von demselben Grundgedanken ausgehend, wie Worthen, die Fahrgeleise in gleicher Höhenlage anzuordnen, hat auch Reno eine neue Bauweise für den Unterpflastertunnel in Vorschlag gebracht. Reno setzt ebenso wie Worthen voraus, dass die Fertigstellung der Seitenwände des Tunnels, auf die sich die Tunneldecke auflegen soll, bereits vor Inangriffnahme des Tunnelbaues erfolgt sei. Die Tunneldecke selbst besteht, etwas abweichend von Worthen, aus dicht an dicht gelegten ⊓-förmigen eisernen Querträgern, die ausser an ihren Enden noch an Zwischenpunkten auf Längsträgern über Säulenreihen gelagert sind, welche letzteren die einzelnen Fahrstrassen gegeneinander abgrenzen. Der Abtrieb der Firste erfolgt mittelst einer von Widerlager zu Widerlager greifenden Platte, die

mit dem hinteren Ende auf dem zuletzt eingezogenen Querträger ruht, während ihre vordere Schneide, mit der die Platte in das aus Sand bestehende Gebirge eingreift, mit scharfen Zähnen besetzt ist, die ausgewechselt werden können. Sie sind so eingerichtet, dass sie federnd etwas nachgeben, wenn sie an einzelnen Stellen auf Widerstände stossen, und dadurch ein Läutewerk in Thätigkeit setzen. Die Unterstützung, deren die Firstenplatte bedarf, ist hergestellt durch einen quer unter ihr hergeführten, mit dem Blech vernieteten Kastenträger, der auf den Seitenmauern in Gleitlagern ruht, auf denen er in der Richtung des Vortriebs sammt dem Schilde vorgeschoben werden kann. Der Kastenträger ist mit einem Dreieckhängewerk Fink'scher Art, dessen Obergurt er bildet, gehörig versteift. Eine Anzahl von Druckwasserpressen sind durch den Kastenträger hindurchgesteckt, bei einem zweigeleisigen Tunnel von 7,3 m Breite und 3,7 m Höhe 8 Stück. Die ganz seitlich befindlichen Pressen liegen unmittelbar oberhalb der Gleitlager. Die Presskolben stützen sich beim Vortrieb der Firstenplatte gegen den letzten Querträger der Tunneldecke. An jedem Presscylinder sind vorn und hinten Hängeeisen befestigt, die eine pendelnde Arbeitsbühne tragen, deren Belag aus Getriebepfählen gebildet ist. Nach jedem Vorschub des Firstenbleches muss auch diese Arbeitsbühne in den Ortsstoss hineingetrieben werden, der im übrigen bei Reno ebenso wie bei Worthen in freier Böschung abfällt. In der Flucht der Säulenreihen muss den Querträgern der Tunneldecke ein vorläufiges Auflager im Vortriebsapparat selbst geschaffen werden, da die Aufstellung der Säulen mit den von Säule zu Säule darüber gestreckten Längsträgern erst nach der Verlegung der Querträger erfolgen kann. An den Hängesäulen des Fink'schen Trägers, die genau in die Säulenfluchten gelegt sind, sind aus diesem Grunde zwei übereinander liegende]|[-Träger in der Richtung der Säulenflucht befestigt, deren hintere Enden auf provisorischen Konsolen, die beiderseits an der letzten Tunnelsäule befestigt sind, gleiten, wenn der Vortriebsapparat vorgeschoben wird. Der obere]|[-Träger ist zweitheilig gemacht, indem er an geeigneter Stelle unterbrochen ist und hier soviel Raum gewährt, dass man die Tunnelquerträger mit ihren Auflagerenden in die Unterbrechung hineinlegen kann. Ehe der Vorschub des Firstenschildes bewirkt wird, liegt die Aussparung dicht neben der fertigen Tunneldecke. Beim Vorschub wird der hintere Theil des oberen]|[-Trägers soweit unter den Querträgern hervorgezogen, dass die Querträger auf die hervortretende Stufe hinaufgeschoben und an den letzten Querträger der fertigen Decke herangeschoben werden können. Sie bleiben nun so lange auf diesem]|[-Träger ruhen, bis die nächste Säule aufgestellt ist und innerhalb der]|[-Träger — zwischen den beiden]-Eisen — ein definitives Längsträgerstück eingeschaltet werden kann.

Die beiden an solche Betriebsweise zu stellenden Bedingungen, dass keinerlei Sacken des über dem Firstenschilde liegenden Bodens stattfinden und die Träger dem zerstörenden Einfluss der von der Strasse einsickernden oder aus undichten Strassenleitungen entweichenden Flüssigkeiten und Gase entzogen werden sollen, sucht Reno dadurch Genüge zu leisten, dass er über die fertige Tunneldecke durch Oeffnungen, die in den Querträgern gelassen werden, dünnflüssigen Mörtel einpresst, der die aufgelockerten Theile des Gebirges fest verbindet und eine dichte Schutzschicht über die Eisenkonstruktion legt.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 7,71 km lange Strecke Swinemünde-Heringsdorf der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, welche am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, und die 29,14 km lange Strecke Mohrungen-Wormditt der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, welche am 1. August d. J. eröffnet werden soll, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als **Vereinsbahnstrecken** zu betrachten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Verzeichniss Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. Durch dasselbe werden die Verzeichnisse Nr. 6 a (Deutsch-Nordischer Lloyd), ausgegeben im September 1891, Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), ausgegeben im Mai 1892, Nr. 23 (Mecklenburgische Südbahn), ausgegeben im Juli 1892, nebst den zu denselben erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 112 (Kremsthalbahn), ferner sind herausgegeben der Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) und zum Kilometerzeiger Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg), der III. Nachtrag zu demKilometerzeiger Nr. 78 (K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft), der Nachtrag V zu dem Kilometerzeiger Nr. 3 (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen), der Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen) und der Nachtrag VII zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Der im März 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 112 ist aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2033 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Anwendung der Vereinseinrichtungen im Verkehre der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn, der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn und der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 2062 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 2086 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung der Ausschussberichte zu den Nummern XII, XVII und XXI der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2088 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2090 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 168 Z vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr April bis Juni 1894 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 9. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche im II. Vierteljahr d. J. Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen im Monat Mai d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Mai d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 718,35 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 136 Schnellzüge, 2 761 Personenzüge und 288 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4 185. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 16 091 070 Zugkm bezw. 326 065 744 Achskm gegen 14 902 639 Zugkm und 282 707 557 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 653 218 Zugkm und 313 223 125 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1 579 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2 606 Verspätungen zur Last fallen, gegen 461 im Vormonat und 2 589 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 162 und auf 1 Million Achskilometer 8, mithin auf 1 Million Zugkilometer 3 = 2 v. H. weniger als im Monat Mai des Vorjahres und 131 = 423 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer ebenso viele wie im Monat Mai des Vorjahres und 6 = 300 v. H. mehr als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1 819 Anschlüsse versäumt (gegen 2 009 in demselben Monat des Vorjahres und 416 im Vormonat).

Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Main-Neckarbahn, die Sächsischen Staatsbahnen und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M. die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckarbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. und diejenigen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

Betriebseröffnungen.*)

Direktionsbezirk Erfurt. Am 4. Juli d. J. ist die zwischen den Stationen Reinsdorf und Heldrungen der Eisenbahnlinie Sangerhausen-Erfurt neu errichtete Haltestelle Bretleben, sowie gleichzeitig die von dieser Station abzweigende 13,66 km lange Nebenbahn Bretleben-Frankenhausen (Kyffhäuser) mit der Haltestelle Esperstedt (Kyffhäuser) und dem Bahnhofe Frankenhausen (Kyffhäuser) dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die genannten neuen Stationen sind mit Einrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Stückgütern, Wagenladungen, Leichen, lebenden Thieren und mit Ausnahme von Esperstedt (Kyffhäuser) auch von Sprengstoffen versehen. In Frankenhausen (Kyffhäuser) können Fahrzeuge verladen werden, auch ist daselbst eine Centesimalwaage vorhanden. Privatdepeschenverkehr ist ausgeschlossen.

Die Nebenbahn verfolgt den Zweck, die verkehrsreiche und wohlhabende Schwarzburg-Rudolstädtische Unterherrschaft Frankenhausen, sowie besonders den gleichnamigen beliebten Badeort mit dem Bahnnetz zu verbinden; sie wird auch dem Touristen hoch willkommen sein, da sie den Besuch des sagenumwobenen Kyffhäuserberges wesentlich erleichtert.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. d. Mts. ist die zwischen Paulinenaue und Nauen belegene Haltestelle Berger-Damm für den Viehverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die zwischen den Stationen Plettenberg und Lenhausen gelegene Haltestelle Rönkhausen wird am 1. August d. J. für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Am 14. d. Mts. werden die an der Bahnstrecke Altenbeken-Ottbergen neu hergestellten Haltepunkte Herste (von Driburg 5,4 km, von Brakel 6,7 km entfernt) und Hembsen (von Brakel 4,1 km, von Ottbergen 5,6 km entfernt) für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Herste und Hembsen statt, während auf diesen Haltepunkten selbst Gepäck nur zur Nachabfertigung angenommen wird.

Badische Staatseisenbahnen. Die Stationen Obertsroth, Hilpertsau und Reichenthalerstrasse sind für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen zwischen den Stationen Ravensburg und Oberzell gelegene Haltepunkt Weissenau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die Station Zetel der Vareler Nebenbahnen ist am 10. d. Mts. für den Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen ist nach wie vor ausgeschlossen.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Rheda nach Putzig beauftragt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Auf Anordnung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung sollen die Eisenbahndirektionen in den Hauptindustriebezirken die Handelskammern um Gutachten darüber ersuchen, wie sich in der Zeit vom Juli d. J. bis Ende März 1895 der allgemeine Handelsverkehr voraussichtlich gestalten werde. Dadurch soll es den betreffenden Direktionen ermöglicht werden, sich rechtzeitig ein Bild von dem zu erwartenden Eisenbahn-Frachtenverkehr während der angegebenen Frist zu machen und ihre entsprechenden Vorkehrungen zu dessen Bewältigung zu treffen.

*) Seit dem 1. d. Mts. wird die Bahnstrecke Oberbillig-Wellen (Direktionsbezirk Köln linksrh.) zweigeleisig betrieben, sodass von der ganzen Strecke Karthaus-Diedenhofen nur noch das Stück Karthaus-Oberbillig in eingeleisigem Betriebe bleibt.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht verbleibt für das Jahr 1893/94 nach Ausstattung der verschiedenen Fonds, sowie nach Zahlung der gesetzlichen Eisenbahnsteuer usw. ein Ueberschuss von 321 804 *M.*, von welchem Betrage die Prioritäts-Stammaktien und die Stammaktien eine Dividende von je 5 % mit 315 000 *M.* erhalten und der dann noch verbleibende Restbetrag mit 6 804 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wird. Von der mittelst Privilegiums vom 28. Dezember 1892 genehmigten Anleihe sind 934 000 *M.* begeben und befinden sich noch 116 000 *M.* im Tresor der Verwaltung. Die früher beschlossene Zweigbahn Piepenburg-Regenwalde ist am 1. November 1893 dem Betriebe übergeben und werden die noch rückständigen Bauarbeiten voraussichtlich noch im laufenden Rechnungsjahre vollendet werden. Die Baukosten haben bis Schluss des verflossenen Rechnungsjahres 501 095 *M.* betragen. Bei Vergleichung der Ergebnisse des Verkehrs mit denen des Vorjahres muss dem Umstande Rechnung getragen werden, dass in 1892/93 während $3^1/_2$ Monate die verpachtete Strecke Altdamm-Gollnow sich noch im Betriebe der Gesellschaft befand und dass im Jahre 1893/94 während 5 Monate die neue Strecke Piepenburg-Regenwalde am Verkehr theilgenommen hat. Im Berichtsjahre betrugen die Betriebseinnahmen 818 466 *M.* (1892/93 770 851 *M.*). Hiervon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 243 201 (266 799) *M.*, auf den Güterverkehr 333 734 (354 472) Mark und auf die Betriebsausgaben 447 555 (385 041) *M.*, sodass sich ein Ueberschuss von 370 911 (337 081) *M.* ergibt. Nach Abzug der konzessionsmässigen Rücklagen in die verschiedenen Fonds mit 7 367 *M.* und unter Hinzurechnung des Zuschusses des Kreises Regenwalde zur Verzinsung der Anlagekosten der Bahnstrecke Piepenburg-Regenwalde mit 5 567 *M.* ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 369 111 *M.* Davon erfordern die Anleihezinsen 37 360 *M.*, die Dividende 315 000 *M.* und die Eisenbahnsteuer 9 947 *M.* Durch den am 1. November 1893 erfolgten Hinzutritt der Zweigbahn Piepenburg-Regenwalde haben sich die Linien der Gesellschaft von 99,39 km auf 113,27 km erhöht.

Flensburg-Kappelner Schmalspurbahn.

Nach dem Geschäftsbericht hat im Jahre 1893/94 sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr eine Zunahme zu verzeichnen. In dem Berichtsjahre wurden 298 512 Personen und 26 872 t Güter befördert. Die Gesammteinnahmen betrugen 194 298 *M.* und die Ausgaben (einschliesslich der Erneuerungen am Oberbau und den Betriebsmitteln) 138 718 *M.*; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 55 580 *M.* Nach Abzug der konzessionsmässigen Rücklagen in die verschiedenen Fonds und der Eisenbahnsteuer verbleibt ein verfügbarer Reingewinn von 48 223 *M.*, wogegen die Verzinsung der ursprünglichen Anleihe zum Bau der Bahn mit 3,5 % von 1 230 000 *M.* nur 43 050 *M.* beträgt.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Der im Jahre 1893/94 erzielte Reingewinn beläuft sich einschliesslich des Vortrages aus dem Vorjahre auf 32 217 *M.* Der Generalversammlung wird vorgeschlagen, auf das 600 000 *M.* betragende Vorzugs-Aktienkapital 4,5 % Dividende mit 27 000 *M.* zu vertheilen, dem Erneuerungsbestand 3 000 *M.* zu überweisen und 2 217 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen. Der Unfall- und Bilanzrücklage sind je 1 900 *M.* überwiesen. Im Vorjahre hatten die Vorzugsaktien Lit. A 4,5 % erhalten.

Franzburger Südbahn.

Unter dieser Firma ist kürzlich eine neue Aktiengesellschaft zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Kleinbahn von Velgast nach Tribsees in das Handelsregister eingetragen worden. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 1 005 000 *M.* und ist zerlegt in 1 005 Aktien, welche über je 1 000 *M.* und auf den Inhaber lauten und in 335 Stück Prioritäts-Stammaktien und 670 Stück Stammaktien zerfallen. Zu den Gründern gehören u. a. der Provinzialverband von Pommern, der Kreis Franzburg und der Geheime Kommerzienrath Lenz zu Stettin.

Verkehr mit Russland.

Am 9. d. Mts. fand in Berlin eine Sitzung von Vertretern Deutscher und Russischer Eisenbahnen statt, um über die endgültige Feststellung der durchgehenden Bahnfrachten für verschiedene Güter zu berathen. Wie der „Berl. Act." erfährt, hat die Russische Eisenbahn-Aufsichtsbehörde in die betreffenden Vorschläge der Deutschen Bahnen gewilligt, so dass

der baldigen Einführung der besonderen Frachten entgegengesehen werden kann. In derselben Zusammenkunft sollte auch hinsichtlich durchgehender Frachten für Bleiglätte, Bleiröhren, Blei in Blechen, Eisen- und Stahlwaaren, emaillirte, Beschluss gefasst werden.

Berlin-Alexandrowo: Schlafwagenverkehr.

Mit dem 1. d. Mts. ist auf der Strecke Berlin-Posen-Thorn-Alexandrowo ein neuer Schlafwagenverkehr hergestellt worden, und zwar in der Richtung nach Alexandrowo im Schnellzuge 51//61 (aus Berlin Friedrichstrasse 10.50 Abends), zurück im Schnellzuge 62/52 (aus Alexandrowo 10.03 Abends). Der Wagen wird in Thorn auf der Hinfahrt vom Zuge 51 in den Zug 61, auf der Rückfahrt vom Zuge 62 in den Zug 52 umgesetzt.

Der Preis der Zuschlagskarte für Benutzung des Schlafwagens beträgt 10 ℳ für die I. Klasse und 6,50 ℳ für die II. Klasse. Vorverkauf der Karten findet in Berlin bei der Fahrkarten-Ausgabestelle Bahnhof Friedrichstrasse sowie im Internationalen Reisebüreau, Unter den Linden 69, in Alexandrowo bei der Fahrkarten-Ausgabestelle. Der Verkauf am Wagen erfolgt durch den Wärter.

Ausser dem Schlafwagen wird in den vorgenannten Zügen von demselben Tage ab ein Wagen I./II. Klasse zwischen Berlin und Alexandrowo durchgeführt.

Projektirte elektrische Bahnen der westlichen Berliner Vororte.

Der elektrische Bahnbetrieb, den die Firma Siemens & Halske für die westlichen Vororte plant, wird, wie man den „Neuest. Nachr.“ mittheilt, 5 Linien umfassen. Die erste geht vom Anhalter Bahnhof in Gross-Lichterfelde über Lankwitz nach dem Steglitzer Bahnhof; die zweite verbindet die schon bestehende elektrische Bahn in Gross-Lichterfelde unter Benutzung der Schützenstrasse mit dem Bahnhof Steglitz; die dritte führt vom Bahnhof Südende bis zur Einmündung der Mariendorferstrasse in die Albrechtstrasse in Steglitz und von hier aus nach dem Bahnhof des genannten Orts; die vierte geht vom Bahnhof Steglitz nach dem Grunewald, und die fünfte betrifft die bereits bestehende Strecke in Gross-Lichterfelde. Die ersten 3 Linien sollen spätestens 7 Monate nach erfolgter Genehmigung dem Verkehr übergeben werden; Linie 4 soll in Angriff genommen werden, sobald die Genehmigung zu ihrer Verlängerung bis Station Hundekehle ertheilt ist. Auf allen Linien soll 15 Minutenverkehr eingerichtet werden, die 10 ₰-Theilstrecke ist auf 2 km bemessen.

Strassenbahnen.

Die Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (J. Lestmann & Comp.) beabsichtigt im Hinblick auf die im Treptower Park im Jahre 1896 stattfindende Gewerbeausstellung, die erst für eine spätere Zeit geplante Anlage einer elektrischen Strasseneisenbahn schon jetzt zur Ausführung zu bringen. Die neue Linie soll von der seitens der Gesellschaft projektirten Linie Moabit-Paulstrasse-Bellevue-Allee bezw. -Strasse-Potsdamer Platz-Zimmerstrasse abzweigen, durch die Markgrafen-, Junker-, Ritter- und Reichenbergerstrasse führen und über den Landwehrkanal bis zum Ausstellungsplatz weiter geführt werden. Die Gesellschaft hat bei dem Magistrat unter Ueberreichung eines Uebersichtsplans dieses Projekt angemeldet mit dem Anheimgeben, eventuell die Trasse zu ändern.

Casseler Strassenbahn. Auf der Tagesordnung der auf den 25. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung steht die Herabsetzung des Grundkapitals durch Rückkauf von 300 000 ℳ Aktien.

Elbe-Travekanal.

Der „Reichs-Anz.“ veröffentlicht in Nr. 158 das Gesetz, betreffend die Gewährung eines Beitrags Preussens zu den Kosten der Herstellung des Elbe-Travekanals durch die Freie und Hansestadt Lübeck. Preussen gewährt einen Beitrag von einem Drittel der Gesammtherstellungskosten bis zum Höchstbetrage von 7 500 000 ℳ unter der Voraussetzung, dass der Kreis Herzogthum Lauenburg die Summe von 600 000 ℳ beiträgt, welche Summe auf den Beitrag Preussens angerechnet wird.

Aus Frankreich.

Weitere Versuche mit der Heilmann'schen Lokomotive sind am 9. Mai d. J. zwischen Paris — Bahnhof St. Lazare — und Mantes auf der Linie Paris-Havre angestellt worden. Während die früheren von Havre aus unternommenen Versuche, über welche s. Z. berichtet worden ist, sich nur auf eine 16 km lange Strecke bezogen, hatte die neue Versuchsstrecke eine Länge von 58 km, von der 6,5 km in Steigungen von 1 : 154, 11,5 km in Steigungen von 1 : 200 liegen.

Der von Paris nach Mantes abgelassene Versuchszug bestand aus der Lokomotive (120 t), 5 Wagen I. Klasse und 2 Gepäckwagen, im Gesammtgewicht von 120 + 63 = 183 t; im Zuge befanden sich etwa 200 Personen. Auf der Rückfahrt nach Paris fuhr die Lokomotive den fahrplanmässigen Havre-Pariser Schnellzug, der aus 6 Personen- und 2 Packwagen bestand, bei einem gesammten Zuggewicht von 192 t.

Auf der Französischen Westbahn beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 90 km in der Stunde; für die Probefahrten war für die elektrische Lokomotive die höchste erreichbare Geschwindigkeit zugelassen worden. Die Hinfahrt wurde in 50 Minuten, 7 Minuten weniger als im Programm vorgesehen war, zurückgelegt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 70, die Höchstgeschwindigkeit 100 km in der Stunde, während auf der Rückfahrt mit der schwereren Last und mit Rücksicht auf die ungünstigeren Steigungsverhältnisse 60 Minuten verwendet wurden, entsprechend dem gewöhnlichen Fahrplan, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,5 km entspricht.

Dem Vernehmen nach soll die Lokomotive demnächst, die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vorausgesetzt, zwischen Paris und Mantes in regelmässigem Betriebe, d. h. wöchentlich zwei- oder dreimal verkehren. Man würde die Fahrten bis Rouen ausdehnen, wenn nicht der im Gange befindliche Umbau mehrerer Brücken auf der Linie daran hinderte.

Es wäre verfrüht, jetzt schon ein abschliessendes Urtheil über die Bewährung der elektrischen Lokomotive zu sprechen; dazu wird man die Ergebnisse der weiteren Fahrten abzuwarten haben; immerhin sind die Leistungen der letzten Fahrten recht befriedigend, soweit die Geschwindigkeit in Frage kommt.

Beförderung von doppeltsaurem Barium.

Unter Hinweis auf die Gefahren, welche die Eisenbahnbeförderung von doppeltsaurem Barium (bioxyde de baryum) bietet, haben die Grossen Eisenbahngesellschaften die Aufnahme des doppeltsauren Barium in die 1. Klasse der durch Ministerialerlass vom 9. Januar 1888 bezeichneten feuergefährlichen oder Sprengstoffe beim Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt. Nach Prüfung der Frage durch die Eisenbahn-Aufsichtsstellen hat der Minister durch Erlass vom 10. Mai d. J. die Aufnahme des genannten Stoffes in die 3. Klasse der feuergefährlichen oder Sprengstoffe bestimmt und für die Eisenbahnbeförderung folgende Bedingungen vorgeschrieben: 1. Dieser Stoff muss in vollkommen dichte und unverbrennbare Behälter, die mit einem luftdichten und gleichfalls unverbrennbaren Stöpsel versehen sind, verpackt sein. 2. Wenn diese Behälter zerbrechlich sind, so müssen sie gegen Stösse derart geschützt sein, dass sie weder bei der Ein- oder Ausladung noch unterwegs zerbrechen können.

Beförderung von Favier-Pulver.

Der beim Kriegsministerium eingesetzte Sprengstoff-Ausschuss hatte das Favier-Pulver (poudres Favier) auf seine Beförderungsfähigkeit zu prüfen. Auf Grund der Untersuchung dieses Ausschusses hat der technische Betriebs-Eisenbahnrath folgendes Gutachten abgegeben: 1. Das Favier-Pulver gehört in die 3. Klasse der durch Ministerialerlass vom 9. Januar 1888 bezeichneten feuergefährlichen oder Sprengstoffe und seine Beförderung mit der Eisenbahn ist allen bezüglichen Bedingungen des genannten Erlasses unterworfen. 2. Wenn es als Patrone befördert wird, so müssen diese ohne Zünder sein, auch dürfen die das Favier-Pulver enthaltenden Kasten oder anderen Verpackungen keine sonstigen Sprengstoffe enthalten. 3. Es ist übrigens verboten, Favier-Pulver in Wagen zu laden, welche Frachtstücke mit Feuerwerkskörpern oder knallsauren Salzen enthalten. 4. Vorbehalten bleibt die Haftpflicht des Versenders, wenn das Favier-Pulver später in seiner Zusammensetzung und Eigenthümlichkeit geändert wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter Aufhebung der Erlasse vom 3. Juli 1891 und 27. April 1892 dieses Gutachten durch Erlass vom 22. Mai d. J. genehmigt.

Beförderung von Sicherheitsmunition in Personenzügen.

Auf Antrag der Handelskammer von Saint Etienne hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 5. Mai 1893 bestimmt, dass 75 bis 100 Metallpatronen, die einer Waffe beigefügt werden, unter den Bedingungen des Ministerialerlasses vom 9. Januar 1888 in Personenzügen befördert werden können. Da aber die Sicherheitsmunition in Kisten von wenigstens 18 mm Wandstärke verpackt sein musste, so überstieg das Gewicht einer Sendung, die eine Waffe und 75 bis 100 Patronen enthielt, die für Postpackete vorgeschriebene Grenze von 5 kg und die genannte Handelskammer beantragte daher behufs Förderung der Waffenverfertigung, dass deratige Sendungen wie gewöhnliche Packete behandelt werden. Auf Grund eines Gutachtens des beim Kriegsministerium eingesetzten Sprengstoff-Ausschusses hat der Minister der öffentlichen Arbeiten unter Aufhebung des Ministerialerlasses vom 5. Mai 1893 durch Erlass vom 22. Mai d. J. bestimmt, dass

die Bedingungen des Ministerialerlasses vom 9. Januar 1888 bezüglich der Eisenbahnbeförderung von Sicherheitsmunition in Zukunft auf Sendungen, die eine Waffe und 75 bis 100 Patronen enthalten, nicht mehr anwendbar sind. Es genügt vielmehr, dass die der Waffe beigefügten Patronen in einen besonderen kleinen Holzkasten von 8 mm Wandstärke, der in dem Hauptkasten fest angebracht ist, verpackt sind.

Aus England.

Die neue Dore und Chinleylinie der Mittellandbahn,

welche den zweitlängsten Englischen Tunnel aufweist, ist jetzt eröffnet worden.

Ein Fall, wie die Handelsamtsvorschriften über die Signalsicherung der Züge beachtet werden,

liefert ein an der Bahnhofsausfahrt von Cannonstreet in London vorgekommener Unfall. Von zwei gleichzeitig aus der Station abgelassenen Zügen fuhr der eine dem anderen nach Ueberschreitung der vor der Station befindlichen Themsebrücke in die Flanken. Die Ausfahrt wird von 2 Stellwerksbuden geregelt, von denen sich die eine (Nr. 1) an der Bahnhofsausfahrt, die andere (Nr. 2) am Südende der Brücke befindet. Von der letzteren aus wurden ursprünglich in Befolgung der Handelsamtsvorschrift die beiden vorgeschobenen Ausfahrsignale der Bude 1, welche auch für die beiden Züge die Ausfahrerlaubniss ertheilten, unter Verschluss gehalten. Der eine dieser Verschlüsse wurde aber ohne Vorwissen des Handelsamts vor einem halben Jahr wieder beseitigt, sodass an beiden Signalen gleichzeitig Ausfahrt gezeigt werden konnte. Ferner ist auch der Blockbetrieb auf der Brücke aufgehoben worden.

Der Handelsamtsinspektor, welcher über den Unfall — bei dem übrigens ernstliche Folgen nicht zu verzeichnen waren — zu berichten hatte, tadelt das eigenmächtige Vorgehen der Eisenbahngesellschaft, welches zur Folge hat, dass das südliche Brückenende lediglich als durch die nur 10 m von dem Gefahrpunkt entfernt stehenden Deckungssignale geschützt anzusehen sei. „Ein derartiges Vorgehen macht die amtlichen Prüfungen der Signalanlagen zum blossen Possenspiel. Wenn die Eisenbahngesellschaft fand, dass es für den Verkehr eine zu grosse Behinderung war, wenn die vorgeschobenen Ausfahrsignale der Bude 1 von Bude 2 aus unter Verschluss gehalten wurden, so hätte sie das Handelsamt um eine nochmalige Besichtigung ersuchen sollen, um festzustellen, welche mit der Sicherheit zu vereinbarenden sonstigen Maassregeln hätten getroffen werden können; man würde gewiss einen Ausweg gefunden haben, ohne dass die Gesellschaft zu dem tadelnswerthen Verfahren griff, die vom Handelsamt geprüften und für gut befundenen Einrichtungen eigenmächtig zu ändern. Ungesäumt sollte der Verschluss des Ausfahrsignals wieder angebracht oder ein sonstiges Mittel angewandt werden, welches die Ueberwachung von Bude 2 aus sicherstellt."

Der „Engineering", dem das Vorstehende entnommen ist, knüpft hieran die Mahnung, dass es hohe Zeit sei, dem Handelsamt die Befugniss beizulegen, gegen alle Gesellschaften, welche in so vorschriftswidriger Weise die Signalvorrichtungen ändern, vorzugehen. Auch die Ausserkraftsetzung der Blockvorschriften für die Cannonstreetbrücke regt zum Nachdenken an. Wenn auch der Zugverkehr auf der Brücke sehr gross und daher ausserordentlich schwer zu regeln ist, so lassen sich doch gewiss geeignete Vorrichtungen, Stellwerks- und Blockanlagen schaffen, welche auch auf solche Fälle zugeschnitten sind. Der „Engineer" weist dabei auf die umgebauten Bahnhöfe Waterloo und Liverpoolstreet hin.

Urtheile.

v. O. **Begriff der höheren Gewalt. Art. 395 D. Hand.-G.-B.** Aus den Entscheidungsgründen: „Allerdings wird durch den Eintritt eines als ‚höhere Gewalt' zu betrachtenden Ereignisses, welches in seinen Folgen das Frachtgut zu beschädigen begonnen hat, die dem Frachtführer obliegende äusserste Sorgfalt für die Bewachung des ihm anvertrauten Gutes nicht aufgehoben. Vielmehr ist dieselbe dann nach der Richtung zu bethätigen, dass die schädlichen Folgen des Ereignisses nach Möglichkeit abzuwenden sind und so der Umfang des seiner Entstehung nach unabwendbaren Schadens auf das möglichst geringe Maass herabzumindern ist." (Erk. des I. Civ.-Sen. des Reichsgerichts v. 12. April 1893; Jurist. Wochenschr. 1893 S. 272.)

Vierzigjähriges Dienstjubiläum des Direktors der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. Regierungsrathes Leonhard Schweigert.

Am 1. d. Mts. feierte der Direktor der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. Regierungsrath Leonhard Schweigert, das Jubiläum seiner vierzigjährigen Berufsthätigkeit. Anlässlich dieses seltenen Ereignisses wurden dem Jubilar von Seite des Verwaltungsrathes, wie der gesammten Bediensteten des Unternehmens, dem der Jubilar seit einer so langen Reihe von Jahren angehört und dessen Direktion ihm seit dem Jahre 1887 übertragen ist, eine glänzende Reihe von Ovationen bereitet, die in ihrer Gesammtheit ein beredtes Zeugniss davon abgaben, welch hoher Werthschätzung sich derselbe allseits erfreut und wie besonders alle Angehörigen des unter seiner Leitung blühenden Unternehmens mit seltener Liebe und Dankbarkeit zu ihm stehen.

Die Reihe der Festlichkeiten nahm ihren Anfang am Vorabend des eigentlichen Festtages mit einem grossartigen Fackelzuge, den das Personal der Station Aussig gemeinsam mit dem Personal der übrigen Stationen und Dienstzweige dem Jubilar zu Ehren veranstaltete.

An dem eigentlichen Festtage, dem 1. d. Mts., wurde der Jubilar nach 8 Uhr früh durch eine Oberbeamten-Deputation, bestehend aus dem Oberinspektor und Abtheilungsvorstand für Zugförderung und Maschinendienst H. Tapezierer und dem Inspektor und Vorstande der technischen Abtheilung J. Kircheisel in seiner Wohnung begrüsst und der Gemahlin des Gefeierten eine prachtvolle Blumenspende überreicht. Mittlerweile hatte das Personal ein ununterbrochenes Spalier von der Villa bis zum Bahnhofe gebildet, durch welches der Jubilar von den beiden genannten Oberbeamten in den im Direktionsgebäude befindlichen Sitzungssaal, der wie auch sein Arbeitszimmer prachtvoll dekorirt und mit exotischen Gewächsen in einen Blumenhain verwandelt war, geleitet wurde. Daselbst fand die Begrüssung durch die versammelten Beamten, Aspiranten und Diurnisten statt, und es ergriff nunmehr der Oberinspektor und Vorstand der Abtheilung für kommerziellen und Verkehrsdienst E. Gärtner das Wort, um an den Gefeierten folgende Ansprache zu richten:

„Hochverehrter Herr Direktor!
Hochverehrter Herr Regierungsrath!

Es ist mir die hohe Ehre zu theil geworden, Ihnen im Namen der Beamten, Aspiranten und Diurnisten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn die ehrerbietigsten und herzlichsten Glückwünsche aus Anlass der hochbedeutsamen heutigen Feier Ihres vierzigjährigen Dienstjubiläums darzubringen.

Es ist dies ein selten schönes, weihevolles Fest und der 1. Juli 1894 wird für immerwährende Zeiten in dem Gedenkbuche der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit goldenen Lettern verzeichnet stehen.

Aus kleinen Anfängen hat sich die Aussig-Teplitzer Eisenbahn zu jener hochangesehenen Stellung emporgearbeitet, welche ihr — vielleicht nicht immer ganz neidlos — zuerkannt wird und es gilt als eine Ehre, derselben anzugehören.

Wem haben wir eine solche Auszeichnung zu verdanken? Gewiss in erster Reihe Ihnen, hochverehrter Herr Jubilar, der Sie unermüdlich fortarbeiten, den vorzüglichen Ruf unserer Verkehrsanstalt noch weiter zu festigen und der Sie mit sicherem Blick und fester Hand Fährlichkeiten jeder Art abwandten und die Wohlfahrt des von Ihnen geleiteten Unternehmens fördern. Ein glückverheissender Segen ruht auf Ihrer Thätigkeit; wie deutlich kommt dies zum Ausdruck, wenn wir die Entwickelungsperiode der letzten 7 Jahre der Aussig-Teplitzer Bahn an unserem geistigen Auge vorüberziehen lassen.

Ein Merkstein ist im Jahre 1887 für den Aufschwung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn gesetzt worden, als das Vertrauen des Verwaltungsrathes Sie, hochgeehrter Herr Jubilar, zum Direktor des Unternehmens erwählte. — Da wurde die Leistungsfähigkeit der Bahn neu erprobt. Der Bau des zweiten Elbehafens in Aussig rasch begonnen und vollendet, das Doppelgeleis der Strecke Dux-Komotau hergestellt, schwebende Fragen wurden glücklich gelöst und wichtige Verträge, theils unter Mitwirkung der hohen Regierung geschlossen, um der ihre Kraft in ungeahnter Weise entfaltenden Bahn die Wege zu ebnen und jedes Hemmniss zu beseitigen, das den gesicherten Aufschwung des Unternehmens in Frage stellen konnte.

Wie der junge Ingenieur Leonhard Schweigert, der dem ersten Pflock der Ursprungsstrecke Aussig-Teplitz im Jahre 1856 den rechten Platz anwies, wie der dann zum Vorstande des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes vorgerückte reife Mann die Fortsetzungsbauten der Bahn von Teplitz bis Dux und Komotau, dann der Bielathalbahn, ferner die bedeutenden Schleppbahnbauten mit grösster Umsicht und Thatkraft durchführte, so ist

auch derselbe hochverdiente Mann und heute Jubilar als Direktor der Aussig-Teplitzer Eisenbahn klar und zielbewusst seinen Weg gegangen.

Hierfür fanden Sie, hochverehrter Herr Regierungsrath, die Anerkennung aller maassgebenden Kreise, vor allem die unseres allergnädigsten Kaisers. — Von Sr. Majestät im Jahre 1889 zum Ritter des Franz Josefsordens ernannt, folgte im vergangenen Jahre die Verleihung der Würde eines Regierungsrathes; in Ihren Kollegenkreisen der Direktoren der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind Sie als werthes Mitglied hochgeschätzt, endlich sind Sie Berather und Förderer vieler Korporationen bei ernster Arbeit.

So gestaltete sich unser hochverehrter Herr Jubilar den heutigen Tag selbst!

Wir Bediensteten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn erblicken aber in Ihnen das leuchtende Vorbild rastlosen, unermüdlichen Fleisses, freudiger und gewissenhafter Pflichterfüllung, reichen Wissens und Könnens, dem wir nacheifern müssen, soweit es nur irgend in unserer Macht steht. Sie sind uns aber auch ein gütiger, stets hilfsbereiter Berather und wohlwollender Freund, wenn es sich um unser und um das Wohl unserer Familien handelt. Solch' köstlichen Besitz haben wir wohl das Recht und die Herzenspflicht innig zu verehren und zu schätzen und dass uns dieser köstliche Besitz noch ungezählte Jahre erhalten bleibe, das hoffen wir zu Gott.

Sichtbare Zeichen der innigsten Dankbarkeit heute Ihnen entgegenbringen zu dürfen, darum bittet die Beamtenschaft und deshalb wollen Sie freundlich die Gaben der Liebe und Verehrung entgegennehmen, welche wir Ihnen hierdurch darzubieten uns gestatten. Die eine enthält unsere schriftlichen Glückwünsche zu Ihrem heutigen Ehren- und Jubeltage, begleitet von den Bildnissen Ihrer entfalteten, reichen Thätigkeit, die zweite reicht Ihnen im Sinnbilde den Lorbeer für die hohen Verdienste, welche Sie sich um das Eisenbahnwesen und um die Förderung von Handel und Industrie erworben haben. Wenn diese Gaben Ihnen solche Freude bereiten, wie wir sie empfanden, als es galt, dieselben vorzubereiten, dann sind wir hochbeglückt.

Gott erhalte uns noch lange unseren geliebten Direktor! Gott segne, Gott schütze ihn und sein ganzes Haus!"

Tiefgerührt erwiderte hierauf der Jubilar, indem er in bewegten Worten seiner Freude über die ihm zu theil gewordenen Ehrungen Ausdruck gab. Um so mehr fühle er sich ergriffen, als er hieraus ersehe, welch' inniges Band alle Angestellten des blühenden Unternehmens umfasse; er bitte, dass dieses innige Zusammenhalten auch fürderhin stets bestehe und dass wie bisher jeder einzelne nach besten Kräften das Gedeihen der gesellschaftlichen Unternehmung fördere.

Die dem Jubilar überreichten Ehrengeschenke bestehen aus einer prachtvollen, reich mit Gold und Silber verzierten Kassette, die auf dem Deckel die Initialen, sowie die bezüglichen Daten der vierzigjährigen Berufsthätigkeit desselben trägt; in der Kassete ruht eine mit den Unterschriften sämmtlicher Beamten, Aspiranten und Diurnisten der Gesellschaft versehene Widmungsadresse sowie 38 Tableaus mit den Ansichten der Stationsgebäude, der Direktionsvilla sowie des Arbeitszimmers des Jubilars. Von den im Bilde wiedergegebenen Objekten, die sämmtlich während der langjährigen Amtsthätigkeit des Jubilars entstanden und als seine ureigensten Schöpfungen zu betrachten sind, verdienen als besonders gelungen mehrere Ansichten des neuen Aussiger Hafens erwähnt zu werden, dessen Zustandekommen bekanntlich das ganz spezielle Verdienst des Gefeierten ist.

Das zweite Ehrengeschenk ist ein kostbarer Tafelaufsatz aus getriebenem Silber, der auf einer Ebenholzplatte zwei schwervergoldete Fruchtschalen trägt, während sich auf dem Mittelschafte zwei lorbeerspendende allegorische Figuren erheben.

Im weiteren Verlaufe erschienen dann noch Deputationen des Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Werkstätten-, Diener- usw. Personals der meisten Stationen des Bahnunternehmens zur Beglückwünschung und Ueberreichung von sinnig gewählten und reich ausgestatteten Ehrengeschenken, welche deutlich bekundeten, wie sämmtliche Bedienstete wetteiferten, ihrer Dankbarkeit für den Jubilar ehrenden und sichtbaren Ausdruck zu verleihen.

Sodann erschien eine Deputation des gesellschaftlichen Verwaltungsrathes bestehend aus den Präsidenten Dr. Stradal, Wolfrum, Dr. Marbach, um seinen verdienstvollen Direktor zu beglückwünschen und ihm im Namen der Gesellschaft, wie auch im Namen des Verwaltungsrathes kostbare Ehrengeschenke, bestehend in zwei grossen, werthvollen Oelgemälden, zu übergeben.

Der Präsident Dr. Stradal hielt hierauf folgende Ansprache:

„Hochgeehrter Herr Regierungsrath!

Zu Ihrem heutigen Ehrentage bringen auch wir namens des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft unsere herzlichsten aufrichtigsten Glückwünsche Ihnen dar.

Nicht jedem ist es vergönnt, auf eine vierzigjährige Berufsthätigkeit zurückzublicken und nur die Wenigsten können, an einem solchen Gedenkstein des Lebens rastend, mit innerer Befriedigung so schöne selbsterrungene Erfolge überschauen, wie Sie am heutigen Tage es vermögen. Auch wir nehmen an dieser seltenen und erhebenden Feier den regsten und innigsten Antheil; haben wir doch stets bewiesen, wie sehr wir die Verdienste, welche Sie um unser Unternehmen sich erworben haben, zu würdigen und Sie selbst hochzuschätzen wissen.

Wir bitten Sie, hochgeehrter Herr Regierungsrath, das mitfolgende Gemälde von Robert Russ als Angebinde unserer Gesellschaft und das weiterfolgende Gemälde von A. M. Lindström als Angebinde der Mitglieder unseres Verwaltungsrathes freundlichst in Empfang nehmen zu wollen. Wir schliessen mit dem aufrichtigen Wunsche, dass es Ihnen noch lange beschieden sein möge, in voller körperlicher und geistiger Frische sich der Weiterentwickelung unseres Unternehmens zu widmen.

Das walte Gott!"

Doch nicht allein die zunächst betheiligten Eisenbahnkreise feierten das Dienstjubiläum ihres Direktors, sondern auch die verschiedenartigen Korporationen, Vereine usw. der Schwesterstädte Teplitz und Schönau nahmen den lebhaftesten Antheil an dieser seltenen Feier.

Nachmittags fand in den festlich geschmückten Neptunsälen ein von dem Beamtenkörper veranstaltetes Festbankett statt.

Die Reihe der Toaste eröffnete Inspektor Fritsch, der in markanten Worten des mächtigsten und erhabensten Förderers des Eisenbahnwesens, Sr. Majestät des Kaisers, gedachte und seine Rede in ein dreifaches, von den Anwesenden mit Jubel aufgenommenes Hoch ausklingen liess. Den zweiten Toast sprach Oberinspektor Gärtner, um mit freudig bewegten Worten den Gefühlen der innigsten Dankbarkeit der Beamtenschaft für den gefeierten Direktor und Jubilar Ausdruck zu verleihen. Er hob ferner die hohen Verdienste desselben um das Emporblühen der Aussig-Teplitzer Bahn hervor und brachte das Hoch auf das Wohlergehen des Jubilars aus, in welches die Versammelten begeistert einstimmten. Hierauf erhob sich Inspektor Itterheim, um in schwungvoller und tiefempfundener Rede der Familie des Jubilars zu gedenken und auf das Wohl derselben zu trinken, worauf Dr. Leonhard Schweigert, ältester Sohn des Jubilars, das Wort ergriff, um namens der Familie Schweigert aufs herzlichste zu danken, und auf das Wohl der „grossen Familie" des Beamtenkörpers der Aussig-Teplitzer Eisenbahn sein Glas zu leeren.

Schliesslich erhob sich der Jubilar, um vor allem für die vielfachen Ehrungen, die ihm während dieser zwei Tage zu Theil wurden, herzlichst zu danken. Pietätvoll gedachte er derjenigen, die s. Zt. mit im Dienste der Aussig-Teplitzer Eisenbahn standen und bereits in kühler Erde ruhen; er wies darauf hin, welch' kräftige und zielbewusste Förderung und Unterstützung in seinem Berufsdienste er stets von Seite der Beamtenschaft gefunden und auf dieses feste, treue Zusammenhalten erhebe er sein Glas.

In angenehmster und freudigster Stimmung endete das Bankett. Und hiermit fand die Reihe ebenso grossartiger als ehrender Festlichkeiten ihren Abschluss, die allen Betheiligten unvergesslich bleiben und einen tiefen, unauslöschlichen Eindruck hinterlassen werden.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Verliehen ist: den Regierungs- und Bauräthen Koenen in Münster die Stelle eines Direktionsmitgliedes im Bezirk der Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.), Ruland in Lissa die Stelle eines Direktionsmitgliedes im Bezirk der Eisenbahndirektion Breslau, Siewert in Wiesbaden die Stelle eines Direktionsmitgliedes im Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und dem bisher beim Bau des Nord-Ostseekanals beschäftigt gewesenen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Greve die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Stettin-Danzig) in Stettin.

Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräthe Haas, bisher in Wesel, als Vorstand an die Hauptwerkstätte in Magdeburg-Buckau, Bischof, bisher in Bremen, als Mitglied an das Betriebsamt in Halle a. S. und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schepp, bisher in Hannover, als Mitglied an das Betriebsamt in Bremen.

Der Baurath Schröter, Vorstand der Hauptwerkstatt in Cottbus, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Druckfehlerberichtigung. Zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarife, Theil II — Heft 2. des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes wurde ein Berichtigungsblatt aufgelegt, mit welchem einige undeutlich gedruckte Frachtsätze wiederholt und die nachstehend angeführten Druckfehler mit Gültigkeit vom 21. Juli 1894 berichtigt erscheinen, und zwar:

Seite des Tarifes	von	nach	Frachtsatz für	wird berichtigt von	auf
	oder umgekehrt			Heller pro 100 kg	
9	Dassnitz	bis zum Schnittpunkte.	ermässigte Eilgüter	117 (undeutlich)	117
13	Aussig (A. T. E.)	Beraun (K. K. St. B.)	ermässigte Eilgüter	234	235
			besonders ermässigte Eilgüter	235	234
26	Teplitz	Hawran	Spezialtarif 2	34	36
45	Sebastiansberg	bis zum Schnittpunkte.	I. Klasse bei 5000 kg	56 (undeutlich)	56
47	Welchau Wickwitz	bis zum Schnittpunkte.	gewöhnliche Eilgüter	114	144
48	Bilin (K. K. St. B.)	Altkladno	Klasse A bei 5000 kg	11	112

Prag, am 6. Juli 1894. (1628)

Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich) (Berichtigungen zum Tarif Theil II — Heft 1 vom 1. Juni 1894). Mit Gültigkeit vom 1. September 1894 werden in dem ab 1. Juni 1894 gültigen Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandstarife Theil II — Heft 1 die nachstehenden Berichtigungen vorgenommen, und zwar:

Auf Seite 14 hat der in der Schnitttariftabelle, in der dritten Rubrik („sind anzuwenden die Frachtsätze des Stationstarifes für"), zweite Zeile rücksichtlich des Verkehres mit Adamsthal angegebene Name der bezüglichen Vorstation nicht „Böhm. Trübau", sondern richtig „Blansko" zu lauten.

Auf Seite 34 beträgt der daselbst für den Verkehr zwischen Hamburg B. und Marchegg vorgesehene Frachtsatz des Spezialtarifes III nicht 173 ₰, sondern richtig 241 ₰.

Wien, am 5. Juli 1894. (1629)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens des Verbandes.

2. Eröffnungen von Stationen.

Am 1. August d. J. wird der auf der Strecke Memel-Bajohren zwischen Collaten und Dt.-Crottingen neu eingerichtete Personenhaltepunkt Clauspuszen für den Personen- und Gepäckverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass von Clauspuszen Fahr- und Rückfahrkarten nur nach Collaten, Försterei, Memel, Dt.-Crottingen und Bajohren verausgabt werden.

Gepäckstücke werden von Clauspuszen unabgefertigt mitgenommen und die tarifmässigen Gebühren für die Beförderung auf der Endstation erhoben.

Die Abfahrt der Züge von Clauspuszen erfolgt:

in der Richtung nach Memel:

Zug 792 um 8 Uhr 14 Min. Vorm.
„ 794 „ 1 „ 43 „ Nachm.
„ 796 „ 4 „ 36 „ „
„ 798 „ 7 „ 21 „ „ *)

*) Nur an den Sonntagen.

In der Richtung nach Bajohren:

Zug 791 um 7 Uhr 9 Min. Vorm.
„ 793 „ 10 „ 42 „ „
„ 795 „ 3 „ 36 „ Nachm.
„ 797 „ 5 „ 52 „ „ *)

*) Nur an den Sonntagen.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Bromberg, den 2. Juli 1894. (1630)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 14. Juli d. J. werden die an der Strecke Altenbeken-Ottbergen neu hergestellten Haltepunkte Herste — von Driburg 5,4 km, von Brakel 6,7 km entfernt — und Hembsen — von Brakel 4,1 km, von Ottbergen 5,6 km entfernt — für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Eine Abfertigung von Reisegepäck findet jedoch nur nach Herste und Hembsen statt, während auf diesen Haltepunkten selbst Gepäck nur zur Nachabfertigung angenommen wird.

Fahrkarten werden ausgegeben zwischen den beiden Haltepunkten unter sich und im Verkehre mit den Stationen Altenbeken, Bonenburg, Brakel, Buke, Driburg, Ehringhausen, Geseke, Godelheim, Höxter, Holzminden, Lippstadt, Lüchtringen, Menne, Neuenbeken, Neuenheerse, Ottbergen, Paderborn, Salzkotten, Scharmede, Soest und Willebadessen nach Maassgabe der den Dienststellen besonders zugehenden Preistafeln.

Es werden die folgenden Züge anhalten:

1. in der Richtung nach Ottbergen.

Nr. 43 Herste ab 6.04 Vorm. Hembsen ab 6.20 Vorm.
„ 47 „ „ 8.56 „ „ „ 9.13 „
„ 51 „ „ 3.45 Nachm. „ „ 4.02 Nachm.
„ 55 „ „ 8.39 „ „ „ 8.56 „

2. in der Richtung nach Altenbeken.

Nr. 50 Hembsen ab 6.07 Vorm. Herste ab 6.25 Vorm.
„ 40 „ „ 10.19 „ „ „ 10.38 „
„ 62 „ „ 7.01 Nachm. „ „ 7.19 Nachm.
„ 46 „ „ 9.45 „ „ „ 10.03 „

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 2. Juli 1894. (1631)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Eröffnung der Station Vágfalva für den Gesammtverkehr.

Die Station Vágfalva der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird am 15. Juli 1894 für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Infolgedessen treten die in dem ab 1. Juni 1894 erschienenen Nachtrage VIII zum Lokal-Gütertarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn enthaltenen auf die Station Vágfalva bezughabenden Bestimmungen und Frachtsätze vom genannten Tage in Kraft.

Budapest, am 5. Juli 1894. (1632)

Die Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

3. Schliessung von Stationen und Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin ist der bisherige Haltepunkt Adlershof in einen Bahnhof III. Klasse umgewandelt worden und führt vom 15. Juli d. J. ab die Bezeichnung „Adlershof-Glienicke." Von demselben Zeitpunkte ab kommt der Haltepunkt Glienicke in Wegfall und gelangen Fahrkarten für Glienicke nicht mehr zur Verausgabung. Die Abfertigungsbefugnisse des neuen Bahnhofes Adlershof-Glienicke sind dieselben wie die des bisherigen Haltepunktes Adlershof.

Berlin, den 6. Juli 1894. (1633)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Verkehrswiederaufnahme. Nach einer Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist der Güterverkehr zwischen L. Szt Miklós und Ruttka am 29. Juni, zwischen Ruttka und Zsolna am 4. Juli d. J. wieder eröffnet worden, was mit Bezug auf § 14 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens hierdurch zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 9. Juli 1894. (1634)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

5. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Freienohl für den Eil- und Frachtstückgut-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren. Am 15. Juli 1894 wird die an der oberen Ruhrthalbahn gelegene, bisher für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Freienohl auch für den Eil- und Frachtstückgut-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfer-

(Güterverkehr Fortsetzung S. III.)

Nr. 13. Jahrgang 1894. Berlin, am 11. Juli 1894.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A	400	1	Pack	Schiefertafeln	12	1	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
2	B	—	1	„	leere Körbe	6	2	Hamburg B	K. E.-D. Altona	
3	B	6	1	Korb	gefüllt	16	3	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
4	B S	—	1	Kiste	Maschinentheile	362	4	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
5	C H	9156	1	„	Lampen, Kurzwaaren	13	5	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
6	C T	18	1	„	?	4,5	6	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
7	D	6	1	Ballot	Keilkissen u. Betten	17	7	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
8	D D	1987	1	Kiste	leer	18	8	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Nürnberg-Mainz.
9	F	—	1	—	gusseis. Rohr, 1,5 m lang, 7 cm lichte Weite	—	9	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	
10	F L	—	1	Korb	Kirschen	23	10	Passau	Bayerische Stsb.	F. Luckau auf rothem Zettel.
11	F T	2270	1	Kiste	8 Gebunde Kehrichtschaufeln von schwarzem Eisenblech	—	11	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
12	G L	5867	1	„	Bilderbücher	55	12	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
13	H D	50	1	„	leer	55	13	„	„	
14	H K	1	1	Koffer	?	26	14	Freden	K. E.-D. Hannover	
15	H W W	42	1	—	gusseis. Schmiedeform	—	15	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
16	J B B	—	1	Korb	frisches Obst	10	16	Eger	Bayerische Stsb.	
17	J G R	9074	1	Fass	leer	18	17	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
18	J K	187	1	Kiste	7 Flaschen	20	18	Saarburg	Elsass-Lothring.	
19	J L	16156	1	Kollo	Radreifen	32,5	19	Saargemünd	„	
20	J M	128	1	Fässchen	leer	1	20	Schoppinitz	K. E.-D. Breslau	
21	K	2180	1	Sack	Säcke	25	21	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Cassel.
22	K F	223	1	—	Leine	1	22	Simbach	Bayerische Stsb.	
23	L & C	7701	1	Kübel	Wagenschmiere oder Fett	32	23	Bad Reichenhall	„	
24	L M & Co.	8024	1	Fass	leer	55	24	Colmar	Elsass-Lothring.	
25	L R	7	1	—	Latirbaum	—	25	Donaueschingen	Badische Stsb.	
26	L S	2161	1	Kiste	leer	5	26	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Cassel.
27	L W K 1892 W D g	—	2	—	Bremsklötze	—	27	Offenburg	Badische Stsb.	
28	M	1/2	2	Säcke	Säcke	77	28	Freiburg	„	
29	M R	1	1	Kiste	?	—	29	Tetschen	Sächsische Stsb.	bez.: Hannover-Nikolsburg.
30	N	4	1	„	Griffel	105	30	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
31	N B F B	7297	1	„	Heiligenfiguren	60	31	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
32	R D	35 44	2	Bund	Rohrschellen	30	32	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	Säckingen bez.
33	R H	—	1	—	gusseis. Pumpenrohr	5	33	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	85 cm lang, 5 cm lichte Weite.
34	R H	7	2	Pack	Rohrstühle gebr.	9	34	Arnsdorf	Sächsische Stsb.	
35	R H	1870	1	Ballen	Zwirn	90,5	35	Geringswalde	„	
36	S	2	1	—	eis. Pflugstreichbrett	6	36	Posen	K. E.-D. Breslau	
37	S	19517	1	Fass	Droguen	55	37	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
38	S M	1	1	—	Ofenthür	13,5	38	Kellinghusen	„	
39	S W	763	1	Kiste	Kleider	37,5	39	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
40	W C	620	1	„	Geschirr	39	40	Saarburg	Elsass-Lothring.	
41	Z	8	1	Pack	Blechröhren	8	41	Appenweier	Badische Stsb.	
42	Z K	—	6	Säcke	Lampen	124	42	Chemnitz	Sächsische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
43	C Ufferle	4787	1	Bierfass	leer —	22	43	Niedermendig	Linksrh. Köln	
44	Emil Offenbacher Maschinenfabrik M. Redwitz u. Eger	—	1	—	Decke —	65	44	Franzensbad	Bayerische Stsb.	
45	Floub Columbia	—	1	Sack	leere Säcke —	38	45	Kempten	"	
46	Gerhardt	389	1	Weinfass	leer —	19	46	Saarburg	Elsass-Lothring.	
47	Grusonwerk Buckau	43285/6	2	—	eis. Räder —	130	47	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
48	Joh. Wegemann per Schmiedemeister Spössle	—	1	Kiste	2 Gewehre —	8,5	48	Kempten	Bayerische Stsb.	trägt ausserdem Post Nr. 996 Sondershausen-Kempten.
49	Leipzig	—	1	Pack	alte defekte Leinen —	2	49	Leipzig (Eilg.-Bhf.)	K. E.-D. Erfurt	bezettelt: Schwientochlowitz / Leipzig.
50	P. Gummersbach	—	4	Blechbüchsen	neu, leer —	4,5	50	Cues-Berncastel	Linksrh. Köln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
51	—	20	1	Sack	Säcke —	18	51	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
52	—	83	1	Futteral	Musikinstrumente —	3	52	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	alte Gepäckbezettelung: Interlaken / Luzern 83 Zollblei Basel.
53	—	100	1	Fass	fr. Obst —	100	53	Hohenstein-Ernstthal	Sächsische Stsb.	verkauft.
54	—	1542 162 150	3	Fässer	leer —	107	54	Chemnitz	"	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
55	/ roth	—	2	Stangen	Winkeleisen —	?	55	Grossbeeren	K. E.-D. Erfurt	
56	// roth	—	4	"	T-Eisen —	155	56	Döbeln	Sächsische Stsb.	
57	× roth	—	1	—	Ofenrost	3	57	Leubsdorf	"	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
58	—	—	1 1	Bund "	18 Stück Achslager, eis., zu Pflügen 13 Stück Distanzstücke desgl., eis.	26 4	58	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
59	—	—	1	"	Bandeisen —	17,5	59	Türkismühle	Linksrh. Köln	
60	—	—	1	Korb	Befestigungsmaterial	140	60	Durlach	Badische Stsb.	
61	—	—	1	"	Bierflaschen —	20	61	Saarburg	Elsass-Lothring.	
62	—	—	2	—	Blecheimer —	5	62	Jablonowo	K. E.-D. Bromberg	
63	—	—	1	Korb	Blechkanne —	7	63	Saarburg	Elsass-Lothring.	
64	—	—	1	Blechkübel	— —	1,5	64	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
65	—	—	1	Gebund	6 Bretter à 5 m lang	24	65	Worms	Hessische Ludwigsb.	
66	—	—	1	Bund	Bretter —	18	66	Strassburg	Elsass-Lothring.	
67	—	—	8	Stück	Bretter —	—	67	Stöwen	K. E.-D. Bromberg	
68	—	—	2	"	Bretter, kieferne —	14	68	Immelborn	Werrabahn	auf freier Strecke gef.
69	—	—	1	Pack	Brettstühle —	7	69	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
70	—	—	2	Kolli	Brunnenbohrer —	45	70	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
71	—	—	1	—	eis. Dienstgitter —	—	71	Schlochau	"	
72	—	—	1	Stange	Eisen —	17	72	Hämelerwald	K. E.-D. Hannover	Aufschrift undeutlich.
73	—	—	1	Packet	Eisenstifte —	0,5	73	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	in Papier.
74	—	—	1	—	Eisenstück 2,30 m lang	—	74	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
75	—	—	1	Fass	leer —	—	75	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
76	—	—	1	—	eis. Flaschengestell —	50	76	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
77	—	—	3	Stück	eis. Gewichte —	13,5	77	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
78	—	—	2	Stück	Handkörbe —	1	78	Luxemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
79	—	—	1	Heringsfass	leer —	12	79	Bremen	K. E.-D. Hannover	
80	—	—	1	—	Stück eines zerbrochenen gusseis. Kessels (die Hälfte)	—	80	Giessen	"	
81	—	—	4	—	Kinderwagenkörbe —	11,5	81	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
82	—	—	1	Kiste	leer —	88	82	Chemnitz	"	
83	—	—	1	Sack	alte Kleider —	27	83	Lindau	Bayerische Stsb.	bei Hallsturz.
84	—	—	1	Bund	6 eis. Kratzen —	7	84	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
85	—	—	1 / 1	— / Stück	eis. Kurbel / Stahl	11	85	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
86	—	—	1	—	eis. Lasche —	6	86	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
87	—	—	1	—	Leine —	—	87	Mannheim	Badische Stsb.	
88	—	—	18	Säcke	Malzkeime —	226	88	München Südb.	Bayerische Stsb.	
89	—	—	1	—	eis. Pferdetrog —	48	89	Saarburg	Elsass-Lothring.	
90	—	—	1	—	Radfahrerpeitsche —	—	90	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
91	—	—	1	—	Riemenscheibe —	14	91	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
92	—	—	1	—	eis. Roste —	7	92	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
93	—	—	1	Bündel	leere alte Säcke —	19	93	Weinheim	Main-Neckarbahn	
94	—	—	1	Pack	9 leere Säcke —	7	94	Tempelhof Rangirbhf.	K. E.-D. Erfurt	
95	—	—	1	Sack	leere Säcke —	21	95	Leutzsch	"	
96	—	—	1	"	leere Säcke —	6	96	Kiel	K. E.-D. Altona	
97	—	—	1	Pack	Sägen —	10	97	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
98	—	—	1	—	Schaufel —	2	98	Zwickau	Sächsische Stsb.	
99	—	—	2	—	Schaufeln —	—	99	Heidelberg	Badische Stsb.	
100	—	—	1	—	Schraubstock aus Eisen	11,5	100	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
101	—	—	1	Bund	Seegras —	25	101	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
102	—	—	3	Pack	Siebläufe —	11	102	Neckarsteinach	Badische Stsb.	
103	—	—	2	—	eis. Streben —	9	103	Saarburg	Elsass-Lothring.	
104	—	—	2 / 1	— / Pack	Stühle aus gebogenem Holze / Stiele —	6 / 42	104	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
105	—	—	1	—	eis. zusammenlegbarer Tischfuss	5	105	Itzehoe	K. E.-D. Altona	bezettelt:
106	—	—	1	—	eis. Verbindungsrohr	20	106	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	Hirchberg i. Schl.
107	—	—	2	—	Vorsatzbretter —	?	107	Gera	K. E.-D. Erfurt	Sosnowice und Steinau a/O. Kattowitz.
108	—	—	1	—	Winkeleisen —	10	108	Oppeln	K. E.-D. Breslau	2 m lang.
109	—	—	1	—	Wurfbrettspiel mit 14 Haken	2	109	Plattling	Bayerische Stsb.	von brauner Farbe, für Schaubudenbesitzer.
110	—	—	1	Kiste	Zucker —	?	110	Amberg	"	

Güterverkehr (Fortsetzung).

tigung von lebenden Thieren eröffnet. Die im Gütertarif für den Binnenverkehr des diesseitigen Direktionsbezirks und in anderen direkten Gütertarifen enthaltenen Entfernungen für die Station Freienohl finden von dem genannten Tage ab auch Anwendung für die Berechnung der Fracht für Eil- und Frachtstückgüter.

Für den Verkehr zwischen Freienohl einer- und den Stationen Brake und Nordenham der Oldenburgischen Bahn andererseits werden jedoch für Eil- und Frachtstückgüter besondere Stationssätze eingeführt.

Elberfeld, den 5. Juli 1894. (1635)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 19. Januar d. J., betr. die Einführung eines Ausnahmesatzes für Schottersteine Renzendorf-Fulda, wird hiermit veröffentlicht, dass die Gültigkeitsdauer desselben bis zum 1. Juli nächsten Jahres verlängert worden ist.

Giessen, den 4. Juli 1894. (1636)
Grossherzogliche Direktion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband; direkte Frachtsätze für mineralische Kohlen. Ab 1. Juli 1894 bis 30. Juni 1895 kommen für die Beförderung von mineralischen Kohlen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach	Von a) sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, des Ostrau-Karwiner Reviers, bezw. der Einmündung der im Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken von Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K. O. B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	b) Karwin, Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
München O. B. . .	1,385	1,429
" S. B. . .	1,395	1,439
Landshut . . .	1,355	1,399
Regensburg . .	1,365	1,409

München, den 3. Juli 1894. (1637)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d J. wird die Haltestelle Mengeringhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und mit Gültigkeit vom 1. August d. J. die Haltestelle Rönkhausen desselben Bezirks in den Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau einbezogen. Während der Frachtberechnung im Verkehr mit Mengeringhausen die Frachtsätze der Station Warburg zuzüglich der für die Strecke Warburg-Mengeringhausen festgesetzten Anstossbeträge zu Grunde zu legen sind, hat die Frachtberechnung im Verkehr mit der Station Rönkhausen in der Weise zu erfolgen, dass an die Entfernungen der Station Plettenberg 7 km, oder an die Station Lenhausen 3 km angestossen werden, je nachdem sich auf diese oder jene Weise die niedrigste Gesammtentfernung ergibt.

Der Verkehr auf der Haltestelle Mengeringhausen unterliegt keinen Beschränkungen, dagegen dürfen auf der Haltestelle Rönkhausen nur Wagenladungen abgefertigt werden.

Ferner wird die bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Freienohl des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld vom 15. Juli d. J. ab auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für die Abfertigung von Vieh eröffnet.

Breslau, den 6. Juli 1894. (1638)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Die Station Perdoel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona wird vom 10. d. Mts. ab für die Beförderung von Wagenladungen in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 5. Juli 1894. (1639)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Alt-Damm-Colberger Güterverkehr. Am 15. Juli 1894 treten für den Verkehr zwischen den Stationen Gross-Stein und Schimischow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und sämmtlichen Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.

Berlin, den 6. Juli 1894. (1640)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die unter dem 25. Februar d. J. veröffentlichte Bestimmung, wonach im direkten Verkehre zwischen den Belgischen Hafenstationen Antwerpen, Brüssel, Gent, Löwen, Ostende, Terneuzen und Oesterreichisch-Ungarischen Stationen von Erhebung des 10prozentigen Frachtzuschlags für die auf Verlangen der Zoll- und Steuerbehörde in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter vorläufig bis zum 1. Juli d. J. abgesehen wird, bei Verwendung von offen gebauten Wagen mit Decken aber die tarifmässige Deckenmiethe zur Erhebung gelangt, bleibt bis auf weiteres in Kraft.

Köln, den 1. Juli 1894. (1641)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Verband. Am 15. Juli l. J. treten für die Beförderung von Dachschiefer in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ab Noerdingen (Noerdange), Station der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn, nach Lausanne, Vevey und Yverdon Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 6. Juli 1894. (1642)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III Heft 3 vom 1. Juni 1889 (Getreideverkehr Böhmen-Bayern). Mit Wirksamkeit vom 1. September 1894 wird der Oesterr.-Ungarisch-Bayerische Verbands-Gütertarif Theil III Heft 3 vom 1. Juni 1889 nebst den dazu erschienenen Nachträgen und publizirten Verfügungen — vorerst ohne Ersatz — ausser Kraft gesetzt.

München, im Juli 1894. (1643)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III Heft 4 vom 1. November 1888 (Getreideverkehr Mähren-Bayern). Mit Wirksamkeit vom 1. September 1894 wird der Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerische Verbands-Gütertarif, Theil III Heft 4 vom 1. November 1888 nebst den dazu ausgegebenen Nachträgen und publizirten Verfügungen vorerst ohne Ersatz — ausser Kraft gesetzt.

München, im Juli 1894. (1644)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III Heft 5 vom 1. September 1889 (Getreideverkehr Galizien-Bayern). Mit Wirksamkeit vom 1. September 1894 wird der Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerische Verbands-Gütertarif, Theil III Heft 5 vom 1. September 1889 nebst den dazu publizirten Verfügungen — vorerst ohne Ersatz — ausser Kraft gesetzt.

München, im Juli 1894. (1645)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 1. Oktober d. J. scheidet die Station Schiltach (Badische Staatsbahn) aus dem Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr aus und werden von diesem Tage ab Sendungen zwischen Schiltach und Sosnowice im gebrochenen Verkehr abgefertigt.

Breslau, den 7. Juli 1894. (1646)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. treten in Kraft:

Anhang zu Theil II, Heft 3,
Anhang zu den Nachträgen II und III zu Theil II, Heft 5, und
Anhang zu Nachtrag II zu Theil II Heft 6.

Die darin verzeichneten Kursunterschiedsbeträge werden bis auf weiteres doppelt von den Frachtsätzen abgezogen.

Diese Anhänge können durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, den 8. Juli 1894. (1647)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Die Einführung der unsererseits am 13. Mai d. J. publizirten demnächstigen Erhöhungen in den Getreidefrachtsätzen von Stationen der Südwestbahnen, Kiew-Woronesch-, Poljesski-, St. Petersburg-Warschau- und Moskau-Brestbahn nach Königsberg, Pillau, Memel wird bis auf weiteres hinausgeschoben. Die an dem gleichen Tage publizirte Erhöhung der Getreidefrachtsätze von den Stationen Tscherkassy, Krementschug, Floreschti nach Pillau und Memel wird hierdurch nicht berührt.

Direktion. (1648H&V)

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch). Der Ausnahmetarif Nr. 22 für Steinkohlen zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr wird durch Aufnahme der Station Erbach im Rheingau mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. ab ergänzt. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 4. Juli 1894. (1649)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Württembergischer Güterverkehr. Vom 15. Juli d. J. ab werden die Stationen Hohenstein, Kettenbach, Michelbach und Rückershausen in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 5. Juli 1894. (1650)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Juli d. J. tritt ein Ausnahmetarif für rohe Baumwolle von Stettin, Central-Güterbahnhof nach verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie nach Reichenberg, Station der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, in Kraft. Ueber die in Betracht kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 5. Juli 1894. (1651)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Ab 1. August 1894 gelangen zu den vom 1. Januar 1894 an gültigen Kohlenausnahmetarifen Theil V Heft 1 und 2 Anhänge, enthaltend Kursdifferenzen, zur Einführung, welche Ermässigungen bestehender Frachtsätze mit sich bringen.

Abdrücke dieser Anhänge werden von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich abgegeben.

München, im Juli 1894. (1652)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

6. Verdingungen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die Lieferung von:

7 Stück Verbund-Güterzuglokomotiven soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden und ist hierzu Termin auf

Freitag den 27. Juli, Vormittags 11 Uhr

bei unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst anberaumt, an welche Dienststelle bis dahin auch die Angebote mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Lokomotiven

einzureichen sind.

Die Bedingungen nebst Beschreibung und Zeichnungen der Lokomotiven sind ebendaselbst einzusehen sowie gegen Zahlung von 3,10 ℳ Herstellungskosten einschliesslich der allgemeinen Vertragsbedingungen und eines Angebotformulars erhältlich. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Strassburg i. Els., den 30. Juni 1894. (1653)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 54. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 28 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. Juli 1894.

Inhalt:

Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel.
Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. d. Mts. unterstellten Strecken.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Gesetz, betr. die in 1894 sicherzustellenden Oesterr. Lokalb.
Vorkehrungen gegen die Cholera.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Verstaatlichung der Wiener Verbindungsbahn.
Betriebseröffnungen.
Länge der Oesterr. Eisenbahnen Ende 1893.
Tarifbegünstigungen für Triest.
Petroleumheizung bei den Oesterreichischen Staatsbahnen.
Errichtung der Eisenb.-Betriebsdirektion in Stanislau.
Betriebseinnahmen der Ungar. Eisenbahnen im Mai d. J.
Der Elbeverkehr im Juni d. J.
Rechtsfall.
Generalversammlungen.
Personalien.
Börsenbericht.
Personalnachrichten:
Bayerische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
6. Verkauf ausgemusterter Lokomotiven.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel.

Von **Friedrich Freiherrn zu Weichs-Glon.**[1])

Die modernen Verkehrsmittel, namentlich die Eisenbahnen, sind noch verhältnissmässig jung. Trotz des Umfanges, den sie erreicht und trotz der hohen Stufe technischer Vollendung, die sie in raschem Siegeslauf erklommen haben, befinden sie sich erst im Anfangsstadium ihrer Entwickelung. Die Frage nach dem richtigen Verwaltungssystem und der zweckmässigsten Organisation ist in der Praxis wie in der Wissenschaft erst theilweise entschieden. Noch weniger feststehend sind die Grundsätze, auf denen sich ihre Finanz- und Tarifpolitik aufbaut. Selbst innerhalb der einzelnen Verkehrsmittel sind diese Grundsätze verschieden. Die klare Erkenntniss, was hier das richtige, ist namentlich für die Länder von Bedeutung, in denen das Staatsbahnsystem ausschliesslich herrscht oder doch überwiegt. Denn hier wird nicht allein das privatwirthschaftliche Leben von jenen Grundsätzen beeinflusst, auch die staatliche Gemeinschaft, die Staatswirthschaft stehen in einem gewissen Abhängigkeitsverhältniss zu ihnen. Um den wachsenden Aufgaben des Staates, namentlich auf sozialem Gebiet, zu genügen, bedarf es immer grösserer Mittel, deren Beschaffung immer schwieriger wird. Die Stellung der modernen Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft, ihr Verhältniss zu den finanziellen und sozialen Aufgaben des Staates auf wissenschaftlicher Grundlage zu durchforschen, ist unter diesen Umständen ein dankenswerthes Unternehmen. Der Verfasser der vorliegenden Schrift bezeichnet seine Arbeit als einen bescheidenen Versuch dazu. Es ist von vornherein anzuerkennen, dass dieser Versuch ausser einer bei einem Eisenbahnfachmann[2]) nicht gewöhnlichen Vertrautheit mit dem Gebiet der sogenannten Staatswissenschaften Geist und Geschick sowie das Bestreben verräth, den sich darbietenden Problemen auf den Grund zu gehen. Bedauerlich ist, dass das Verständniss seiner Ausführungen durch ihre nicht überall flüssige und durchsichtige Form zuweilen in störender Weise erschwert wird. Manche Seltsamkeiten des Ausdruckes mögen durch die in der Heimath des Verfassers gebräuchlichen Abweichungen von den sonst üblichen Rede- und Schriftwendungen erklärt werden. Es fehlt aber auch nicht an Wort- und Satzbildungen, die dem allgemeinen Sprachgefühl ebenso widerstreiten, wie den anerkannten Regeln der Deutschen Sprache. Und solche Ausdrücke sollten in einer Schrift vermieden werden, die Anspruch auf wissenschaftliche Beachtung erheben darf. „In Anhoffung noch grösserer Vortheile“ (S. 33), „Frächter“ — als Mehrheit von Verfrachter —

[1]) Tübingen, 1894, Verlag der H. Laupp'schen Buchhandlung. Preis 5 ℳ.

[2]) Der Verfasser ist bei der Betriebsdirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Innsbruck thätig.

(S. 35), „zum Grosstheil“ — statt zum grossen Theil — (S. 35), „es ist hier nicht der Ort, um“ (S. 71), „nach dem — mit Ausnahme (bei) der Sozialdemokratie — herrschenden Rechtsbewusstsein“ (S. 73), „nach hinauf“ — statt nach oben (S. 79), „wo immer man . . . hört, man greife den Fall heraus“ (S. 86), „daraufhin mitzuwirken“ — statt mit darauf hinzuwirken (S. 105), „angelastet“ (S. 110, 229), „Ueberhöhung“ — statt Erhöhung (S. 215), „betrieben, bethätigt zu werden haben“ — statt zu betreiben, zu bethätigen sind (S. 224, 240). Hier nur eine Blüthenlese, die auf Wunsch noch erweitert werden könnte, aber für den vorliegenden Zweck ausreichen wird. Abgesehen hiervon aber wird der Fachmann das Buch nicht aus der Hand legen, ohne mindestens mancherlei Anregung daraus gewonnen zu haben.

An die Spitze einer „Untersuchung über Stellung und Aufgaben der modernen Verkehrsmittel in der menschlichen Wirthschaft“, womit das Buch beginnt, stellt der Verfasser eine Reihe von theilweise nicht einwandsfreien Betrachtungen[3]) über die Entstehung der „auf falschen Prämissen aufgebauten“ Auffassung, dass der volkswirthschaftliche (vielfach mit gemeinwirthschaftliche oder gar gemeinnützige verwechselte) Nutzen eines Verkehrsmittels um so grösser sei, je geringer dessen Beförderungspreise sind. Treffend weist er darauf hin, und führt dies später noch eingehender aus, dass der Nutzen der Verkehrsmittel und ihrer gemeinwirthschaftlichen Verwaltung überwiegend den besitzenden Klassen zu gute kommt und dass gerade die gemeinwirthschaftliche Verwaltung dazu beiträgt, die Vertheilung des Einkommens der Bevölkerung zu Ungunsten der grossen Massen zu verschieben. Schon von diesem Standpunkte aus erscheint dem Verfasser eine solche Verwaltung auch bei weiterer Verbreitung der Verkehrsmittel und ihrer Benutzung nicht zulässig; weil die Allgemeinheit nicht (zur Deckung des Ausfalles gegenüber der privatwirthschaftlichen Rente) herangezogen werden dürfe, um einer Minderheit Vortheile zu verschaffen. Nur bei Nothständen, Missernten, Elementarschäden u. dergl. m. sollen auch die Verkehrsmittel „in den Dienst der Hilfsaktion“ treten und die Frage der Rentabilität zurückstehen. Keineswegs ist, wie der Verfasser (S. 13) meint, die Stellung und Aufgabe der Verkehrsmittel in der menschlichen Wirthschaft nur vom Standpunkt der Staatswirthschaft richtig zu beurtheilen und sicher zu erkennen. Das wäre eine durch nichts begründete Einseitigkeit. Hieran kann auch die Voraussetzung nichts ändern, von der der Verfasser ausgeht, dass „der Staat wie jede andere Gemeinschaftsperson als ein selbständiger Organismus in der Gesammtheit der menschlichen Gesellschaft und Wirthschaft, als eine höhere Einheit in den letzteren (weshalb nicht kürzer und fasslicher „darin“?) angesehen werde.“[4]) Da der Verfasser die Volkswirthschaft als einen selbständigen, die Staatswirthschaft mit umfassenden Organismus nicht anerkennt, er vielmehr umgekehrt den volkswirthschaftlichen dem staatlichen „Wirthschaftsorganismus“ unterordnet (S. 16), so ist es begreiflich, dass er auch einen Interessengegensatz zwischen beiden leugnet. Zuzugeben ist, dass jede der Volkswirthschaft nachtheilige Maassnahme auch die Staatswirthschaft schädigt, weil die Volkswirthschaft die Staatswirthschaft einschliesst. Keineswegs ist aber stets auch das Umgekehrte der Fall, weil eben die Staatswirthschaft nur einen Theil der Volkswirthschaft bildet und das Wohl des Ganzen nicht unbedingt von dem Gedeihen aller einzelnen Theile abhängig ist. Die in diesem Punkte irrige Darlegung des Verfassers gipfelt in der Behauptung, dass es ganz falsch sei, „die Gemeinwirthschaft bezw. die Forderung nach (?) einer gemeinwirthschaftlichen Verwaltung der Verkehrsmittel als aus gesellschaftlichen Bedürfnissen hervorgehend darzustellen und damit einen Gegensatz auch zwischen diesen und den staatlichen Bedürfnissen zu konstruiren“ (S. 19). Unrichtige Vordersätze können natürlich nicht zu richtigen Schlüssen führen. Dagegen wird niemand bestreiten, dass „die Beziehungen der Verkehrsmittel zur Volkswirthschaft bezw. (!) Gemeinwirthschaft und zu den Einzelwirthschaften, sowie die Interessen und Bedürfnisse dieser Wirthschaften in Hinsicht der Verkehrsmittel nicht ausserhalb des Rahmens der Staatswirthschaft gestellt werden dürfen.“ Dies folgt einfach daraus, dass, wie schon erwähnt, die „Staatswirthschaft“ in der „Volkswirthschaft“ einbegriffen ist.[5])

Die Frage, ob Staatsbetrieb oder Privatbetrieb, wird vom Verfasser mit anerkennenswerther Objektivität und Sachkenntniss behandelt, wenn er es auch absichtlich vermeidet, alles hierüber schon Gesagte nochmals zu wiederholen. Mit Recht weist er darauf hin, dass in den wirthschaftlich fortgeschrittensten Staaten, in England, Frankreich, den Vereinigten Staaten, das Privatbahnsystem besteht und dass unmöglich die volkswirthschaftlichen Nachtheile privater Verkehrsanstalten „so belangreich“ sein können, wenn sich unter ihrer Aegide „die wirthschaftlichen Verhältnisse der genannten Staaten zu solcher Blüthe, zu solch grossartigen Dimensionen zu entwickeln vermochten“. Umgekehrt erinnert er daran, dass durch Einführung des Staatsbetriebes „eine augenfällige und rapide Besserung der wirthschaftlichen Zustände in anderen Ländern nicht unmittelbar veranlasst und beobachtet worden“ sei. Die behaupteten Nachtheile von Verkehrsmitteln als Privatunternehmungen vom volkswirthschaftlichen Standpunkt[6]) führt er darauf zurück, dass die Privatbahnen den Wünschen und Interessen einzelner Wirthschaften und Individuen weniger zugänglich seien, als Staatsbahnen, und dass aus ganz schiefen Vergleichen zwischen einer kurzsichtig und irrationell geleiteten Privatunternehmung und einem mustergültigen Staatsbetriebe unzutreffende allgemeine Folgerungen gezogen würden. „Man vergisst dabei auch gänzlich“, fügt er hinzu, „einer gewissen Pflicht der Dankbarkeit gegen den privaten Unternehmungsgeist, der zuerst es war, welcher (!) Schienen legte und Lokomotiven baute“. Dagegen halten die gepriesenen volkswirthschaftlichen Vortheile staatlicher Verkehrsmittel, „deren Bestand als über jeden Zweifel erhaben dargestellt zu werden pflegt, nicht immer vor dem hellen Lichte des Gemeinwohles Stand“. Die wirthschaftlichen Interessenvertretungen bei den Eisenbahnen, die übrigens nichts dem Staatsbahnsystem Eigenthümliches sind, üben nach der Meinung des Verfassers gleich den Parlamenten mit wenigen rühmlichen Ausnahmen erfahrungsgemäss auf die staatlichen Verkehrsmittel einen nicht immer gemeinnützigen Einfluss aus, namentlich in der Richtung eines gewissen Transportluxus. Dass durch diese Einwirkung „die höchste ökonomische Gebahrung bei den staatlichen Verkehrsmitteln nicht erreicht wird“, betrachtet der Verfasser als eine feststehende Thatsache. Es ist ja selbstverständlich, sagt er, „dass nur eine Minderzahl der (zumeist den Kreisen der Industrie, des Handels, des Grossgrundbesitzes, also den besitzenden Klassen angehörenden) Delegirten jenen staatsmännischen Geist und Blick besitzt, die stets nur auf das Wohl des Ganzen gerichtet sind“. Sie sind Vertreter von Sonderinteressen, die zudem meist auch

[3]) Unter „Volkswirthschaft“ ist niemals die zusammenhanglose Gesammtsumme der Individualwirthschaften zu verstehen (S. 4 und 13 ff.), vielmehr weist, nach A. Wagner, Volkswirthschaftslehre 2. Aufl. 1879, S. 68, die Bezeichnung der Volkswirthschaft als Ganzes gerade auf ihren Charakter als Organismus und „auf die gliedliche Zusammengehörigkeit und dadurch bewirkte gegenseitige Abhängigkeit und Bedingtheit der Einzelwirthschaften“ hin.

[4]) Diese Auffassung des Staates entspricht auch der A. Wagner's, der ihn als höchste Form der Zwangsgemeinwirthschaften in der Volkswirthschaft als der Wirthschaft des staatlich organisirten Volkes betrachtet wissen will, a. a. O. S. 294.

[5]) Die Grundbegriffe, von denen der Verfasser ausgeht, mussten im Interesse ihrer Klar- und Richtigstellung etwas eingehender behandelt werden, weil sie auch bei den weiteren Erörterungen eine Rolle spielen.

[6]) Hier und auch weiterhin wird Volkswirthschaft wieder in dem schon bemängelten Sinne verstanden.

ihre persönlichen Interessen sind und zu deren Wahrung sie berufen und gewählt worden sind. „Darum liegt es ihnen auch viel näher, von staatlichen Veranstaltungen, wie z. B. den Eisenbahnen, Leistungen zu fordern und Vortheile zu erstreben, wenn dieselben auch unausweichlich auf anderer Seite Opfer erheischen, als ihre engeren Interessen dem allgemeinen Wohle und den staatlichen Interessen, die für sie weder so offen zu Tage liegen, noch unmittelbar erkenntlich (?) sind, zu unterordnen“ (!). Gleichwohl erkennt auch der Verfasser den Werth dieser Interessenvertretungen an, der darin liegt, dass mit ihnen regelmässig wiederkehrend „aktuelle“ Fragen des Wirthschaftslebens und Verkehrswesens erörtert werden Wünsche und Beschwerden der reisenden und verfrachtenden Bevölkerung zur Kenntniss und Erwägung der Bahnverwaltungen gebracht werden und auch diese in die Lage kommen, die wirthschaftlichen Kreise mit ihren Absichten und Anschauungen, sowie der Sachlage vertraut zu machen und mässigend und aufklärend zu wirken.

Die weitverbreitete Annahme, dass die modernen Verkehrseinrichtungen in gleichmässiger Weise den Interessen aller Bewohner eines Landes dienen, dass sie deshalb ohne Rücksicht auf ein Erträgniss durch niedrige Beförderungspreise allen, selbst den Aermsten, leicht zugänglich zu machen seien und dass aus diesem Grunde ihre staatliche Verwaltung geboten sei, wird von dem Verfasser in eingehender und überzeugender Beweisführung an der Benutzung von Post, Telegraph und Eisenbahnen widerlegt Mit Recht wirft er dabei die Frage auf, „ob sich wirklich die ganze Steigerung des Nachrichten-, Personen- und Güterverkehrs als Kulturfortschritt und effektiver Gewinn für das Gemeinwohl bezeichnen lasse, ob ferner dieser Theil, welcher wirklichen Kulturfortschritt bedeutet, nicht auch unter gleichzeitig besserer Berücksichtigung des finanziellen Momentes hätte erzielt werden können und ob sich endlich durch die übermässig niedrigen Preise die Vortheile der Verkehrsmittel in der That verallgemeinert und auf die ganze Bevölkerung in gerechter Weise vertheilt haben“.

Zutreffend weist der Verfasser ferner nach, dass die Höhe des Portos, der Telegraphengebühren und der Eisenbahn-Personen- und Gütertarife doch nur einer der den Verkehr belebenden und erzeugenden Faktoren ist, dass ein nicht minder wichtiger Faktor in der Organisation des Nachrichten-, Personen- und Güterverkehrs liegt, und dass die Vortheile der Verkehrsmittel, namentlich auch ihrer niedrigen Tarife, doch nur einer verhältnissmässig kleinen Minderheit „zu Ungunsten der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung“ zufallen. In England, Frankreich und Nordamerika hat es nicht bis auf die Selbstkosten herabgedrückter Tarife bedurft, um die Intensität der Wirthschaft jener Länder auf ihre heutige Stufe zu bringen. Die dort bestehenden Privatbahnen sind „trotz ihrer hohen Tarife und zwar höheren Tarife, als in den Ländern mit Staatsbahnen, den wirklichen Bedürfnissen der Volkswirthschaft im grossen und ganzen offenbar genügend entgegengekommen“.[7])

Dass der Staat nicht zum Ausbau des Eisenbahnnetzes ohne jede Rücksicht auf die Rentabilität der neuen Linien verpflichtet ist, kann dem Verfasser zugegeben werden. Andererseits darf sich aber der Staat dabei nicht gleich einem Privatunternehmen ausschliesslich von solchen Rücksichten leiten lassen. Er wird die Herstellung auch unrentabler Linien nicht abweisen dürfen, wenn die Hebung der allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse einer Gegend davon abhängig und der jener Gegend und dadurch mittelbar auch ihm daraus erwachsende Vortheil zu dem Einnahmeausfall bei solchen Linien im richtigen Verhältniss steht.[8])

Gegenüber der Behauptung, dass die Privatwirthschaft (hier gleich Privatunternehmung) das wirthschaftliche Bedürfniss an Eisenbahnen nicht genügend zu befriedigen imstande sei, verweist der Verfasser wiederum auf England und die Unionsstaaten, „deren Verkehrsverhältnisse diese Behauptung hinfällig machen“.

Die Entwickelung, die die Frage der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, insbesondere des Lokalbahnwesens neuestens in vielen Ländern, auch solchen mit reinem oder überwiegendem Staatsbahnsystem, nimmt, zeigt übrigens, wie der Verfasser treffend bemerkt, ganz deutlich das Bestreben, die private Initiative wieder mehr für diesen Zweck heranzuziehen.

Auch den von ihm nicht geleugneten Monopolcharakter der Verkehrsmittel erkennt der Verfasser nicht als ausreichende Begründung für die Nothwendigkeit ihrer Verstaatlichung an. Der Konkurrenzkampf in der Privatwirthschaft sei gleichfalls nichts anderes als der Kampf um ein Monopol, wenn auch meist beschränkter Art. Als Beweis dafür dienen ihm u. a. die modernen Kartelle, Ringe, Trusts und andere wirthschaftliche Vereinigungen. Die thatsächliche Interessengemeinschaft zwischen Verkehrsunternehmungen und Publikum machen nach seiner Meinung — eine richtige Tarifirung vorausgesetzt (!) — eine Schädigung der Gesammtheit und Ausbeutung der Schwachen unwahrscheinlich. Auch die Gemeinwirthschaft (staatliche Unternehmung) habe Monopole nicht immer zu Gunsten der Gesammtheit gehandhabt.

Nach alledem scheint dem Verfasser erwiesen, dass „staatliche Verkehrsmittel nicht eine unbedingte Voraussetzung für die Volkswirthschaft bezw. für eine intensive Förderung (von) deren Interessen bilden“. Auch hier geht seine Beweisführung von der schon früher bemängelten unrichtigen Auffassung des Wesens der Volkswirthschaft aus.

Darin ist dem Verfasser beizupflichten, dass „in dem Maasse, als die Transportpreise unter jene Grenze sinken, welche die jeweilig höchste Rentabilität ergeben würde, gleichzeitig auch die indirekte (!) Belastung der Bevölkerung durch die Besteuerung wächst“.

Für die Wahrung des öffentlichen Charakters der Verkehrsmittel ist in letzter Linie immer nur der Staat, und zwar auch bei privaten Verkehrsmitteln verantwortlich. Staatliche Verkehrsmittel bieten an sich eine gewisse Bürgschaft für die Wahrung dieses Charakters und die Erfüllung aller sich daraus ergebenden Forderungen, Fürsorge für die Sicherheit des Verkehrs, Schutz von Leben, Gesundheit und Eigenthum, Gerechtigkeit und Gleichmässigkeit in der Anwendung aller Bestimmungen usw. Bei privaten Unternehmungen dagegen liegt die Bürgschaft dafür nicht in ihrem eigenen Wesen, sondern in der Ueberwachung durch den Staat. Und diese Bürgschaft „aus zweiter Hand ist natürlich nie so vollwerthig wie jene aus erster Hand“. Das ist eine Thatsache, „die aus der Geschichte des Eisenbahnwesens aller Länder übereinstimmend und ausnahmslos hervorgeht“. Der öffentliche Charakter der Verkehrsmittel drängt um so mehr zu ihrer Verstaatlichung, je intensiver und allgemeiner ihre Benutzung wird, je mehr sie sich verdichten und je grösser die Abhängigkeit der Wirthschaftsformen von ihrer Vervollkommnung wird.

Auch aus politischen Gründen ist die Verstaatlichung der Verkehrsmittel geboten. Ihr wachsender Einfluss auf die gesammten Wirthschaftsverhältnisse, deren zunehmende Abhängigkeit von ihnen machen es nicht rathsam, eine Macht von solcher Bedeutung und Ausdehnung, solcher Entwickelungsfähigkeit und -Tendenz in den Händen Privater zu lassen.

---

[7]) Vergl. demgegenüber A. v. d. Leyen: „Die Finanz- und Verkehrspolitik der Nordamerikanischen Eisenbahnen“, Berlin, 1894, Verlag von J. Springer. Auch die hohen Zuschüsse, die in Frankreich jährlich aus dem allgemeinen Steuersäckel an die mit staatlicher Zinsgarantie ausgestatteten Privatbahnen gezahlt werden müssen, erscheinen geeignet, das obige Urtheil zu erschüttern.

[8]) Thatsächlich ist hiernach in Preussen auch bisher verfahren worden.

Diese Erwägungen sind so allgemein anerkannt, dass sie sich auch in den Ländern mit reinem oder überwiegendem Privatbahnsystem immer stärker geltend machen. Von weiterem Eingehen darauf kann deshalb hier abgesehen werden. Auch die Rücksichten auf die Landesvertheidigung und eine daraus entstehende Kriegführung, die für die Verstaatlichung der Verkehrsmittel sprechen, brauchen hier nur andeutungsweise erwähnt zu werden. Schon diese Rücksichten allein würden auf eine centralistische Organisation der Verkehrsmittel hindrängen, wie sie nur in der Hand des Staates denkbar ist, wenn dies durch ihr Wesen nicht ohnehin geschähe. Denn nur durch eine solche centralistische Organisation sind die wirthschaftlichen Vortheile und der höchste Nutzeffekt erreichbar, die der Grossbetrieb ermöglicht.

Eine gemeinwirthschaftliche Verwaltung der Eisenbahnen ist aus dem Regalbegriff, unter den der Eisenbahnverkehr überhaupt nicht fällt, nicht zu begründen. Der Umstand, dass Post und Telegraph nach gemeinwirthschaftlichen Grundsätzen verwaltet werden, beweist nicht, dass sich diese Art der Verwaltung aus dem Wesen jener Verkehrsanstalten ergibt. Die weiteren Ausführungen des Verfassers über die Undurchführbarkeit der Anwendung des Gebührenprinzips an sich auf die Verwaltung der Eisenbahnen sind kaum als stichhaltig anzuerkennen, ihre Widerlegung würde hier jedoch zu weit führen.

Aus dem Umstand, dass die modernen Verkehrsmittel eine Betriebsweise und eine Art der Verwaltung gestatten, die die Erzielung hoher Erträgnisse ermöglichen, will der Verfasser folgern, dass eine solche Verwaltungsart thatsächlich ihrer Natur entspreche. In diesem ihrem finanziellen Wesen unterscheidet der Verfasser 3 Hauptmomente. „Das eine ergibt sich aus der privatrechtlichen Natur des in den Verkehrsmitteln festgelegten Kapitals, das zweite besteht in den Beziehungen zum Staatshaushalt, und das dritte Moment drückt sich in der ganz besonderen Eignung der Verkehrsmittel aus, ausgleichend auf die Einkommenvertheilung, im Sinne einer gerechten Besteuerung zu wirken, und in diesem letzteren Moment vornehmlich liegt der Schwerpunkt (?) des sozialen Wesens der Verkehrsmittel." Auf die rein theoretischen und nicht durchweg unanfechtbaren Erörterungen des Verfassers über die ökonomische Natur der modernen Verkehrsmittel, die Forderungen aus der privatrechtlichen Natur ihres Anlagekapitals, ihre eigene privatrechtliche Natur und über die Höhe des Kapitalgewinns kann hier nicht näher eingegangen werden. Alle diese Erörterungen führen ihn zu dem Schluss, dass das in den Verkehrsmitteln, Eisenbahnen, Post, Telegraph, Telephon usw. angelegte Kapital keine Ausnahmestellung einnehmen kann und den gleichen Gesetzen unterworfen ist, wie alles übrige Produktivkapital, dass auch seiner ökonomischen Natur daher allein das Streben nach dem jeweilig höchsten erreichbaren Erträgniss entspricht. Daraus folgt keineswegs die Nothwendigkeit möglichst hoher Tarife. Der grössere Gewinn, den der Fabrikant gegenüber dem Kleingewerbetreibenden erzielt, liegt gerade darin, dass er niedrigere Preise fordern kann. „Das Geheimniss des höheren Gewinnes liegt eben im grösseren Ersatz des Arbeitsfaktors durch den Kapitalfaktor." Ein Blick auf die Tarife der Verkehrsmittel und speziell der Eisenbahnen in den verschiedenen Kulturstaaten genügt, um sich von dem geringen Einfluss zu überzeugen, den die Tarifhöhe an sich auf die Produktionsverhältnisse ausübt. Zur Begründung hierfür weist der Verfasser u. a. wiederum namentlich auf England und Frankreich hin, deren Verkehrsanstalten viel höhere Tarife haben, als Deutschland, Oesterreich-Ungarn und andere Staaten.

„Unter den Bedingungen, die zur Entfaltung und intensiven Entwickelung produktiver Thätigkeit erforderlich sind bildet allerdings die Erleichterung des Verkehrs und die Vervollkommnung der Transportmittel einen wichtigen, einen unerlässlichen Faktor. Derselbe ist jedoch gegeben durch den Bestand und den den funktionellen Charakter der Verkehrsmittel wahrenden Betrieb (?) Dass der Produzent für die Nutzung der letzteren ein Entgelt nach den berechtigten Erwerbsansprüchen der Verkehrsanstalten zu entrichten hat, erscheint durchaus billig, und dem Prinzip der Gleichwerthigkeit, Gerechtigkeit und Gegenseitigkeit im ganzen der menschlichen Wirthschaft entsprechend, und kann unmöglich als eine Belastung und Benachtheiligung der Produktion empfunden und bezeichnet werden".

Dass der Verfasser den Einfluss der Beförderungspreise der Verkehrsmittel auf die wirthschaftlichen Verhältnisse unterschätzt, ist namentlich aus dem von ihm angeführten Beispiel ersichtlich, dem er — irriger Weise — besondere Beweiskraft für seine Auffassung beimisst. Er sagt:

„Man stelle sich vor, sämmtliche Transportpreise einer Verkehrsmittelgattung, z. B. der Eisenbahnen, würden allgemein aufgehoben. Glaubt man, es würde sich damit auch nur das geringste an dem Umfang der Gesammtheit der bestehenden Produktion ändern? Gewiss nicht! Und damit ist der Schwerpunkt der Frage getroffen! Es entstehen ja keine neuen Bedürfnisse, und die bestehenden Bedürfnisse wurden nicht gesteigert; es liegt daher auch kein Grund vor, die Produktion im allgemeinen zu vermehren Der Hauptnerv der Produktion, der Bedarf, wird durch den Transportpreis nicht berührt, und daher müssen die Transportpreise an sich im allgemeinen hinsichtlich des Umfanges der Produktion wirkungslos sein".[9])

Der leicht erkennbare Irrthum hierbei liegt in der Behauptung, dass die Verbilligung oder gar Aufhebung der Beförderungspreise keine neuen Bedürfnisse schaffe. Das Gegentheil tritt bei jeder rationellen Tarifermässigung zu Tage, die einem wirthschaftlichen Bedürfniss entspricht. Auch darin irrt der Verfasser, wenn er annimmt, dass die Einwirkung der Tarife auf die Produktion „lediglich in der Disparität der Tarife der verschiedenen Verkehrsmittel bezw. der verschiedenen Linien einer Verkehrsmittelgattung, bezw. der Verkehrsmittel verschiedener Länder"[9]) liege. Damit thut er im Grunde nichts anderes, als dass er hier — in unrichtiger Form — zugibt, was er vorher bestritten hat, dass nämlich die Höhe der Tarife an sich von Einfluss auf die Produktion ist. Auch den Einfluss der Tarife auf den Konsum schlägt der Verfasser nicht hoch an. In einem Beispiele weist er nach, wie gering ihr Einfluss auf die Preisbildung ist; er erklärt dies zutreffend damit, dass der Preis, den der Konsument zahlt, das Ergebniss der Einwirkung einer mehr oder minder grossen Zahl von Faktoren ist, von denen der Beförderungspreis keineswegs der wichtigste ist. Dass dieser unter Umständen ganz belanglos ist, wird weiterhin treffend beleuchtet.

---

[9]) Der auch im Original gesperrte Druck zeigt, welche Wichtigkeit der Verfasser dieser unhaltbaren Behauptung beilegt.

(Schluss folgt.)

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. d. Mts. unterstellten Strecken.

Anfangs Juli d. J. gehörten dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 70 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 39 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 21 Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Königlich Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 331,53 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 77 991,45 km.

Hiervon kommen auf:

1. a) Preussische Eisenbahnverwaltungen	26 135,60 km	
b) Bayerische (einschliesslich Pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	5 736,26 „	
c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2 773,01 „	
d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen	1 703,12 „	
e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1 459,05 „	
f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen	1 655,05 „	
g) die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten . .	4 089,28 „	
die Deutschen Verwaltungen zusammen		43 551,37 km
2. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen (K. K. Oesterreich. Staatsbahnen 8 171,96 km, Königl. Ungarische Staatsbahnen 10 296,68 km)		27 725.70 „
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		105,05 „
4. Niederländische Verwaltungen		2 755,67 „
5. Luxemburgische „		166,17 „
6. Belgische „		702,88 „
7. Rumänische „		2 492,29 „
8. Russisch-Polnische „		492,32 „
Gesammtbetriebslänge . .		77 991,45 km

Die Vereinsbahnen hatten Anfang Juli 1892 eine Ausdehnung von 76 031,59 km; das Netz derselben ist daher in den letztverflossenen beiden Jahren um 1 959,86 km gewachsen.

An dem Zuwachs sind betheiligt:

a) die Deutschen Verwaltungen . mit	1 154,91 km oder	58,9 %
b) „ Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen . . . . . . „	707,43 „ „	36,1 „
c) „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . „	97,52 „ „	5,0 „

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2048 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung des Jahresberichts der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins (Nr. I der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung) (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 2097 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend nähere Bezeichnung der Station Mannheim-Neckarvorstadt (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2098 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung des Verzeichnisses der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 2116 vom 7. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2133 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung der Ausschussberichte zu den Nummern IX, X, XIV und XVI der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 10. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Gesetz vom 22. Juni 1894, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Oesterreichischen Lokalbahnen.

Das „R.-G.-Bl.“ Nr. 129 und das „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 76 publiziren dieses, dem Entwurfe nach in Nr. 29 S. 267 d. Ztg. mitgetheilte Gesetz. Dasselbe modifizirt und ergänzt in mehreren Punkten diesen Entwurf, und zwar zumeist auf Grund der Anträge des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses, welche noch nachträglich, wie folgt, im Auszuge wiedergegeben zu werden verdienen.

Das vom Abg. Dr. Russ eingehend gearbeitete Referat, welches mit zahlreichen Tabellen und statistischen Daten belegt ist, bespricht die einzelnen, nach der Regierungsvorlage in diesem Jahre sicherzustellenden Lokalbahnprojekte. Unter den von dem Ausschusse an dem Gesetzentwurfe vorgenommenen wichtigeren Aenderungen befindet sich auch ein in das Gesetz neu eingefügter Artikel, welcher der Regierung die Ermächtigung ertheilt, beim Abschlusse von Betriebsverträgen für die Lokalbahnen Plan-Tachau und Göpfritz-Gross-Siegharts eine Stundung der eventuell mit einem Prozentsatze der Roheinnahmen zu pauschalirende Betriebskosten-Vergütung insoweit zusichern, als dies erforderlich ist, um die Kapitalslasten für die aufgenommenen Anlehen aus den Einnahmen der Lokalbahnen zu decken.

Der Bericht bemerkt hierzu, dass es sich bei beiden Bahnen um eine ergänzende und vorübergehende Vorschussleistung des Staates handelt, welche in beiden Fällen zusammengenommen auf höchstens einige Tausende von Gulden in den ersten Jahren veranschlagt werden kann, an deren baldiger Rückerstattung zu zweifeln kein Grund vorliegt, und bezüglich welcher im Gesetze selbst die parlamentarische Evidenzhaltung vorgesehen ist.

Die zweite meritorische Aenderung betrifft die Verbindung mit der Stadt Policka in Böhmen; die Regierung beantragt alternativ entweder die Linie Policka-Zwittau oder Policka-Brüsau auszubauen, während der Ausschuss vorschlägt, beide Linien zum Ausbau zu bringen. Die Regierung hat diesem letzteren Vorschlage ihre Zustimmung ertheilt.

Der Bericht befürwortet ferner in sehr eindringlicher Weise, den Entwurf des neuen Lokalbahngesetzes noch während des laufenden Sessionsabschnittes vorzulegen und bemerkt hierüber das Folgende: „Die wiederholt nothwendig gewordenen Provisorien entsprechen nicht der hohen Wichtigkeit des Gegenstandes; wenn auch im laufenden Sessionsabschnitt an die Erledigung eines Gesetzentwurfes, betreffend das Lokalbahnwesen, nicht mehr gedacht werden kann, so empfiehlt sich immerhin dessen alsbaldige Vorlage an den Reichsrath, weil die berufene öffentliche Meinung in der Lage ist, sich damit mehrere Monate zu beschäftigen und gesetzliche Regelungen in Verkehrsangelegenheiten einen Vortheil dadurch geniessen, wenn sie leichter in den Stand gesetzt werden, den vielfältigen und vielgestaltigen Bedürfnissen mit Verständniss und Ueberlegung entgegenzukommen. Die ganze Arbeitszeit des Sommers würde reicher und verständiger ausgenutzt werden können, wenn denjenigen, welche neue Lokalbahnprojekte vorbereiten, die Tendenz der Regierung in den formulirten Artikeln eines Gesetzentwurfes bekannt wäre. Endlich haben auch die Mitglieder des Hauses, als die berufenen Dolmetsche ihrer Wählerkreise, das höchste Interesse, die Absichten der Gesetzgebung auf ihre Zweckmässigkeit dadurch zu prüfen, dass sie bis zum Wiederzusammentreten des Reichsrathes den Inhalt des Gesetzentwurfes mit den vielfältigen Bedürfnissen ihrer Gegenden vergleichen, um wohlinformirt im Herbst sofort an die Fertigstellung des Gesetzes herantreten zu können. Es wäre bedauerlich, wenn dies in überhasteter Weise geschehen müsste, um das neue Gesetz mit dem Beginn des nächsten Jahres wirksam werden zu lassen, oder wenn durch Verzögerung eine abermalige Verlängerung des bestehenden Nothgesetzes herbeigeführt werden würde. (Leider konnte diesem Wünsche nicht entsprochen werden, da der Entwurf des Lokalbahngesetzes erst in der diesjährigen Herbstsession zur Vorlage gelangen kann.)

Schliesslich fordert der Ausschuss die Regierung auf, eine Vorlage bezüglich des Baues der Linie Marienbad-Karlsbad im Herbst einzubringen und unter der Voraussetzung, dass die Beiträge der Interessenten und des Landes eine genügende Höhe erreicht haben, die Staatsgarantie für die Verzinsung und Tilgung des Vorzugskapitals zuzusichern.

Diesen Ausführungen schloss sich der vom Freiherrn von Czedik (ehemaligen Präsidenten der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen) verfasste Ausschussbericht des Herrenhauses an. Darin wird u. a folgendes ausgeführt: Im ganzen werden durch das gegenwärtige Gesetz 565 km Eisenbahnen mit einem Gesammtaufwande von 33 316 000 fl. gesichert. Die Last, welche der Staat durch direkte Kapitalsbeiträge auf sich nimmt, beziffert sich auf 943 000 fl. und eventuell 2 443 000 fl. und betragen die zugesagten Garantien bezw. Zuschüsse, wenn sie in allen Fällen bis zur Maximalgrenze in Anspruch genommen werden, 441 912 fl und eventuell 378 279 fl.; ausserdem hat der Staat Landeseisenbahn - Obligationen im Betrage von 2 600 000 fl. zu übernehmen. Nach den bei den einzelnen Linien erwähnten Rentabilitätsrechnungen würden jedoch an Garantien und Zuschüssen nur für das Jahr zu zahlen sein 68 000 fl. und eventuell 55 000 fl. In dem Maasse nun, als diese Berechnung den Anspruch auf vollkommene Verlässlichkeit erheben kann, würde mit Hinzurechnung der Zinsen für die Kapitalszuwendungen und für die zu übernehmenden Obligationen die dem Staate auf Grund dieses Gesetzes auferlegte Last 100 880 fl. betragen. Dieselbe kann in dem äussersten, allerdings unwahrscheinlichsten Falle der Inanspruchnahme der Garantie, bezw. der Zuschüsse bis zur Maximalgrenze sich bis auf den Betrag von 595 987 fl. steigern. Selbst in diesem in der That nur theoretisch anzunehmenden Falle ist das Opfer des Staates als ein verhältnissmässig geringes anzusehen und muss die Erwartung ausgesprochen werden, dass auch anderen Ländern im Verhältniss deren eigenen Leistungen die gleichen Begünstigungen zugewendet werden, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass der Bestand einer eigenen Landesbank in Böhmen und die Verfügbarkeit von Landeseisenbahn-Obligationen in Steiermark den einzuhaltenden Vorgang wesentlich erleichtern. Das Zustandekommen von Lokalbahnen kann und muss seitens des Staates auch noch in anderer Beziehung wesentlich erleichtert werden. Unbehindert davon war die Regierung bemüht, bereits den Lokalbahnen, welche den Gegenstand des gegenwärtigen Gesetzes bilden, solche Vortheile zuzuführen, welche zukünftig allgemein zugänglich sein würden.

Vorkehrungen gegen die Choleragefahr.

Die Oesterreichischen Eisenbahnstationen, in welchen cholerakranke Reisende der Spitalspflege und Behandlung übergeben werden können, wurden den Bahnverwaltungen mit dem Erlasse des K. K. Handelsministeriums, bezw. des Ministeriums des Innern in Nr. 75 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ bekannt gegeben. Es sind darin bei jeder Station u. a. auch die Gattung des Spitals, die Zahl der Aerzte und Apotheken, sowie die Zahl und das System der Dampfdesinfektions-Apparate angeführt. Endlich enthält der Erlass auch die Weisung, wie sich das Personal nach den verschiedenen Fällen des Eintritts der Erkrankung zu benehmen hat.

Ertheilung einer Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat dem Bürgermeister von Deutsch-Brod W. Kabelac und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Verlängerung der projektirten normalspurigen Lokalbahn Deutsch-Brod-Pribyslau bis nach Saar auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Verstaatlichung der Wiener Verbindungsbahn.

Durch das Gesetz vom 30. Mai 1889 ist die Regierung ermächtigt worden, nebst den Antheilen der Nordwestbahn und der Staatsbahngesellschaft auch den der Südbahn gehörigen Sechstelantheil an der Wiener Verbindungsbahn zu erwerben; die der Südbahn zugemessene Jahresrente sollte den Betrag von 33 000 fl. nicht übersteigen. Während die Antheile der zwei erstgenannten Bahnen bereits vom Staate erworben wurden, bot die Erwerbung des Antheils der Südbahn Schwierigkeiten, dieselben sind nunmehr als behoben anzusehen. Es hat mit den Vertretern der Südbahn im Handelsministerium eine Konferenz stattgefunden, welcher die Perfektionirung des Uebereinkommens binnen kurzem folgen dürfte. Der Abschluss dieses Uebereinkommens kann deshalb nicht lange aufgeschoben werden, weil die Verbindungsbahn im Hinblick auf den Bau der Stadtbahn einer mehrfachen Rekonstruktion bedarf, die den vollständigen Uebergang der Verbindungsbahn in das Staatseigenthum zur Voraussetzung hat. Der Betrieb der Verbindungsbahn wird vorläufig von der Südbahn-Gesellschaft weitergeführt werden.

Betriebseröffnung.

Am 1. d. Mts. ist die der Kassa-Tornaer Lokalbahn gehörige, der Betriebsleitung der Ungarischen Staatsbahnen in Miskolcz unterstellte 15,36 km lange Linie Szepsi-Meczenzef mit der 2,94 km langen Abzweigung von Pocskaj nach Luciabanya dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. An der Linie Szepsi-Meczenzef liegen folgende Zwischenstationen (mit den Entfernungen ab Szepsi): Ladestation Jaszo (10,18 km) und Halte- und Verladestelle Pocskaj, während an der Abzweigung solche nicht vorhanden sind.

Die Station Meczenzef und Verladestelle Jaszo sind für den Gesammtverkehr, die Verlade- und Haltestelle Pocskaj sowie die Verladestelle Luciabanya hingegen nur für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet.

Die Länge der Oesterreichischen Eisenbahnen Ende 1893.

Die Gesammtlänge der öffentlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen betrug am Jahresschluss dem amtlichen Ausweis der Baulänge nach 15 968 km und hinsichtlich der Betriebslänge 16 155 km. Diese Gesammtlänge vertheilt sich unter 76 verschiedene Besitzer, nämlich 5 Staatsbahnverwaltungen (Oesterreich, Baiern, Preussen, Sachsen, Bosnien-Herzegowina) und 71 theils Oesterreichische, theils gemeinsame Privatbahnunternehmungen. Hiervon entfallen rund 13 800 km auf Hauptbahnen, 2 300 km auf Lokalbahnen und 43 km auf Zahnrad- und Drahtseilbahnen.

Tarifbegünstigungen für Triest.

Zur Hebung der Triester Schiffswerften usw. wurde eine ausserordentliche Tarifbegünstigung genehmigt, und zwar werden für Eisen- und Stahlsendungen (Tarif Pos. E 6) in ganzen Wagenladungen in der Relation Schönbrunn-Nordbahn und Triest-Südbahn und Staatsbahn für 100 kg statt des bisherigen Frachtsatzes von 174 und 180 kr. nun im Kartirungswege nur 128 bezw. 131 kr. eingehoben, was einer 28 % Ermässigung des Beförderungspreises entspricht.

Petroleumheizung bei den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die diesbezüglichen Versuche haben nicht nur sehr günstige Resultate ergeben, sondern auch dargethan, dass durch die nach Holden's System erbaute Feuerungsanlage eine vollkommen rauchlose Verbrennung möglich ist. Diese Feuerung besteht darin, dass mittelst eines Düsenzerstäubers, der auf dem Prinzipe der Injektoren beruht, flüssiger Brennstoff (Petroleum-Rückstände) in fein vertheiltem Zustande, mit der entsprechenden Luftmenge gemischt, durch zwei neben der Feuerthür angebrachte Oeffnungen in die Feuerbüchse eingespritzt und daselbst durch das Kohlenfeuer am Roste entzündet wird. Die Einrichtung ist für gemischte Feuerung (Erdöl und aushilfsweise Kohle) oder für Kohlenfeuerung allein verwendbar und kann jederzeit, auch unterwegs, von einer Feuerungsart zur anderen übergegangen werden. Das flüssige Brennmaterial wird in einem Behälter am Tender mitgeführt und kann zur Winterszeit auch vorgewärmt werden, um das Erstarren des Oeles zu vermeiden. Die durch die Petroleumfeuerung erzielte Wirkung ist eine so kräftige, dass die Dampfspannung einer auf gewöhnlichem Wege angeheizten Lokomotive von 3 auf 10 Atm. in 3 Minuten erhöht werden kann, während hierzu bei Kohlenfeuerung 6½ Minuten benöthigt werden. Auf längeren Steigungen, selbst wenn beide Speiseapparate in Thätigkeit sind, kann die Dampfspannung mit Leichtigkeit konstant an der zulässigen Maximalgrenze erhalten werden. Ueberhaupt kann die Dampfbildung durch einfache Handhabung einiger Hebel nach Belieben geregelt, abgeschwächt oder verstärkt werden. Während durch 1 kg Ostrauer Kohle 7 kg Wasser verdampft werden, gibt 1 kg Petroleumrückstand eine Verdampfung von 15 kg Wasser. Die Verbrennung ist rauchlos und geruchfrei, der Heizer hat das Feuer am Roste bei geschlossener Aschkastenklappe eben nur zu erhalten, seine Kraftleistung wird also ausserordentlich geschont.

Der Präsident der Staatsbahnen, v. Bilinski, auf dessen Veranlassung die Versuche mit der Petroleumfeuerung unternommen worden sind, hat angeordnet, dass letztere insbesondere auf den Wiener Stadtbahnlinien, sowie bei dem Durchfahren von Tunnels eingeführt werde.

Errichtung der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Stanislau.

Am 1. d. Mts. ist in Stanislau eine Betriebsdirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wirksamkeit getreten, welche in einem von der Gemeinde Stanislau nach Plänen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen erbauten Gebäude untergebracht wurde.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Mai d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 6 646 200 fl.
für 1 km 887 fl. (+ 67 547 fl., für 1 km + 9 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 164 868 „
für 1 km 833 fl. (— 26 326 fl., für 1 km — 19 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 791 269 „
für 1 km 201 fl. (+ 145 148 fl., für 1 km — 5 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 8 602 337 fl.
für 1 km 671 fl. (+ 104 620 fl., für 1 km — 19 fl.).

In der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Mai d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a) 31 662 875 fl. (+ 1 723 483 fl.), für 1 km 4 228 fl. (+ 228 fl.)
b) 5 409 310 „ (+ 43 052 „), „ 1 „ 3 864 „ (+ 31 „)
c) 3 550 372 „ (+ 661 129 „), „ 1 „ 914 „ (+ 70 „)
zus. 40 622 557 fl. (+ 2 427 664 fl.).

Die kilometrische Einnahme sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen belief sich für die ersten 5 Monate d. J. auf 3 196 fl., d. i. + 75 fl. gegen das Vorjahr.

Der Elbeverkehr im Monat Juni d. J.

In jenem Monate erreichte dieser Verkehr, begünstigt durch einen aus den häufigen ausgiebigen Niederschlägen hervorgegangenen sehr guten Wasserstand, eine sehr ansehnliche Höhe. Ein Vergleich mit dem Umschlagsergebniss des gleichen Monats des Vorjahres ist dieses Mal nicht möglich, weil der Elbeverkehr des Monats Juni 1893 auf das ungünstigste beeinflusst war. Die gesammte Umschlagsmenge bezifferte sich mit 3,13 Millionen Metercentner (gegen 1,87 Millionen Metercentner im Juni 1893), sodass ein Plus von 1,25 Millionen Metercentner in Erscheinung trat. An Böhmischer Braunkohle nach verschiedenen Relationen wurden dieses Mal 2 681 375 Metercentner (gegen 1 371 765 Metercentner im Juni 1893) umgeschlagen. Es ergibt sich somit aus dem Kohlenverkehre ein Plus von 1 309 611 Metercentnern.

Die Gemeindezuschläge und die Eisenbahnen (Rechtsfall).

Nach einem Gesetze aus dem Jahre 1869 muss die Kaiser Ferdinands Nordbahn, wiewohl sie Lemberg gar nicht berührt, dennoch alljährlich eine bedeutende Einkommensteuer und hiervon auch eine Quote als Gemeindeumlage an diese Stadt abführen; die Höhe der Umlage wird durch Gemeindebeschluss fixirt. Die Gemeindeväter von Lemberg beschlossen nun, den Gemeindezuschlag für die Einkommensteuer zu erhöhen, dabei jedoch die Steuerträger in 2 Kategorien zu theilen: wer bis 500 fl. Einkommensteuer zahlt, habe 20 %; wer mehr Steuer zu zahlen hat, 30 % als Kommunalbeitrag zu leisten. Da der Galizische Landesausschuss diesen Gemeindebeschluss bestätigte, führte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn dagegen Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe. Sie bestritt insbesondere das Recht der Gemeinde Lemberg zur Statuirung einer progressiven Auftheilung von Steuerzuschlägen innerhalb derselben Steuergattung; die Gemeinde dürfe blos — und dieses nur ausnahmsweise — die einzelnen Steuerkategorien mit verschiedenem Prozentsatze belegen. Der Verwaltungsgerichtshof erkannte, dass der Beschwerde, insoweit sie sich gegen eine Steuerzuschlagsbemessung derselben Kategorie nach verschiedenem Prozentsatze richte, Folge zu geben und der bezügliche Theil der Entscheidung des Galizischen Landesausschusses als gesetzwidrig aufzuheben sei. Durch die für alle Gemeinden prinzipiell wichtige Entscheidung der obersten Verwaltungsbehörde hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn einen bedeutenden materiellen Vortheil erzielt.

Generalversammlung der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg am 13. Juni d. J.

Dem genehmigten Geschäftsberichte für 1893 zufolge betrugen die der Gesellschaft zu gute kommenden Nettobetriebseinnahmen nach Abzug der Betriebskostenvergütung an die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen 23 470 fl. und erhöhten sich die Einnahmen durch die Zinsen und deren vorjährigen Uebertrag auf 23 748 fl. Hiervon wurden 8 870 fl. als die für 1893 entfallende Rate des Fahrpark-, Zinsen- und Tilgungspauschals an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen abgeführt und 4 606 fl. gingen für allgemeine Verwaltungskosten auf. Es wurde beschlossen, von dem ausgewiesenen Reinerträgniss von 10 332 fl. — nach Abzug von 1 200 fl. für 6 verlooste Prioritätsaktien — den Kupon Nr. 2 der Prioritätsaktien Littera A mit 2,75 fl., das sind zusammen 9 048 fl. einzulösen und den Restbetrag ven 84 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld am 13. Juni d. J.

Nach dem für 1893 genehmigten Geschäftsbericht betrugen die Nettobetriebseinnahmen 39 571 fl. und zuzüglich der Zinsen und des vorjährigen Vortrages 40 855 fl. Die Auslagen für allgemeine Verwaltung, die 10 % Werthabschreibung von Inventarien, für Einfriedungen und nachträgliche Grundeinlösungen betrugen zusammen 9 138 fl. Es wurde beschlossen, von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse von 31 717 fl., nach Abzug des für die Verloosung von 5 Stück Prioritätsaktien erforderlichen Betrages von 1 000 fl., den Kupon Nr. 9 der Prioritätsaktien mit 10 fl., das sind zusammen 29 990 fl. einzulösen und den Rest von 727 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Barcs-Pakraczer Eisenbahn am 18. Juni d. J.

Dem genehmigten Geschäftsberichte für 1893 zufolge beliefen sich die Betriebseinnahmen auf 398 588 fl., denen Ausgaben in Höhe von 209 443 fl. gegenüberstehen, der vertragsmässige Beitrag der K. K. priv. Südbahngesellschaft betrug im Hinblick auf den Betriebsüberschuss von 189 145 fl. insgesammt 110 855 fl. Es wurde beschlossen, von den somit zur Verfügung gestandenen 300 000 fl. zur Einlösung der Prioritätsaktienkupons 296 020 fl. zu verwenden und 3 980 fl. dem Spezialfonds-Erträgnisskonto zuzuweisen. Schliesslich wurde bekannt gegeben, dass der Spezialfonds der Gesellschaft, welchem auch dieses Mal der Jahresbeitrag der Regierung für die Beförderung der Strassenbaumaterialien von 10 000 fl. zugewiesen wurde, über einen Effektenbestand von 402 638.90 fl. verfügt.

Generalversammlung der Lokalbahn Laibach-Stein am 1. d. Mts.

Der für das Betriebsjahr 1893 vorgelegte Bericht beziffert die erzielten Gesammteinnahmen der Gesellschaftsbahn mit 61 717 fl. (gegen 71 945 fl. im Vorjahre). Die nach dem Betriebsvertrage an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu leistende Betriebskostenvergütung betrug 40 835 fl. Aus dem hiernach verbleibenden Nettoeinnahmebetrage von 20 882 fl. waren an Investitionen 1 724 fl. und an Verwaltungskosten 1 861 fl. zu bestreiten, sodass sich der zur statutenmässigen Verwendung verbleibende Betrag auf 17 296 fl. (gegen 32 868 fl. im Jahre 1892) beläuft. Nachdem zur Verzinsung und Tilgung des emittirten Prioritäten-Obligationenkapitals im Betrage von 564 800 fl. ein Betrag von 23 044 fl. erforderlich war, ergibt sich für das Geschäfsjahr 1893 ein Fehlbetrag von 5 747 fl., welcher im Sinne des Gesetzes vom 12. April 1893 als Garantieerforderniss vom Staate angesprochen wurde. Es entfällt hiernach auch die Auszahlung eines Reingewinnes an die Besitzer der Stammaktien.

Ausserordentliche Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn am 5. d. Mts.

Nachdem in der auf den 23. Juni d. J. anberaumten Generalversammlung über das Verstaatlichungsübereinkommen nicht hatte verhandelt werden können, da die zu einem solchen Beschluss erforderlichen 2 Dritttheile des emittirten Aktienkapitals nicht vertreten waren, so war erneut eine solche auf den 5. d. Mts. einberufen worden. Ueber die Vorlage des vom Verwaltungsrathe unter Beitritt des Prioritätenkurators mit der Regierung vorbehaltlich der legislativen Genehmigung abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend den Ankauf der Mährisch-Schlesischen Centralbahn durch den Staat, erstattete der Vorsitzende einen ausführlichen Bericht, in welchem ausgeführt wird, dass zur Ordnung der finanziellen Verhältnisse der Bahn ein anderer Ausweg als der Verkauf derselben an den Staat nicht möglich war. Bei Ermittelung des von der Regierung zugestandenen Einlösungspreises sei nicht blos der gegenwärtige Stand des Unternehmens maassgebend gewesen, sondern es seien auch die das Erträgniss der künftigen Jahre in günstiger Weise beeinflussenden Momente berücksichtigt worden. Der für das Unternehmen zu bezahlende Kaufpreis von 14,288 Millionen Gulden entspreche einer jährlichen Rente von 609 136 fl.; diese Rente sei gegenüber dem Erträgnisse der Bahn für 1893 um 125 961 fl. höher bemessen. Wenn auf Grund des konzessionsmässigen Einlösungsrechtes ab 1900 die gleiche Rente erzielt werden sollte, so müssten die Reineinnahmen des Unternehmens jährlich kontinuirlich um 31 500 fl. wachsen, während die durchschnittliche Steigerung der Erträgnisse in der Betriebszeit 1876 bis 1893 im Jahre nur 25 300 fl. betragen habe. Es seien somit in dem Kaufpreise von 14,288 Millionen Gulden die künftigen Chancen der Bahnanstalt in entsprechender Weise berücksichtigt. Auch im Hinblicke auf das Anlagekapital der Bahn sei der Kaufpreis ein entsprechender, da berücksichtigt werden müsse, dass von dem gesammten Anlagekapital von 25,9 Millionen Gulden für Geldbeschaffungskosten und Interkalarzinsen 9,573 Millionen Gulden und an Verlusten aus dem Bahnbaue Troppau-Vlarapass 3,324 Millionen Gulden aufgelaufen seien. Der Bericht schätzt die aus dem Uebereinkommen auf die Aktien entfallende Quote auf etwa 6,5 % des Nominalbetrages, bezw. auf 10 % des Emissionskurses der Aktien, welche Quote zwar an sich ein sehr geringes Entgelt sei, angesichts der Schwierigkeiten, welchen die Erlangung einer Rente für die Aktionäre überhaupt unterlag, aber als ein immerhin annehmbares Resultat bezeichnet werden müsse.

Ein Aktionär erklärte dieses Uebereinkommen für unannehmbar, weil der faktische Werth der Bahn ein weitaus höherer sei, und verlangte die Vertagung der Beschlussfassung bis zur Vorlage eines fachmännischen Schätzungselaborates. Der Verwaltungsrath betonte dem gegenüber, dass mehr als jene Quote für die Aktionäre nicht zu erreichen war und verweist auf die grossen Opfer, welche die Prioritätsgläubiger

bringen, indem sie u. a. auf Zinsenrückstände von 8,5 Millionen Gulden Verzicht leisten. Selbst wenn die erhoffte Entwickelung der Bahn eintreten sollte, wäre für die Aktionäre nichts geschehen, da ja dann der Prioritätenkurator diese Entwickelung für seine Mandanten in Anspruch nehmen würde. Der Kurator habe zu einer Entschädigung der Aktionäre überhaupt nur deshalb die Zustimmung gegeben, weil er zur Ordnung der Verhältnisse der Prioritätsschulden das Votum der Aktionäre benöthige. Der Kurator Dr. Millanich nahm hierauf selbst das Wort, um zu erklären, dass er sich im Falle der Ablehnung des Uebereinkommens die rücksichtslose Geltendmachung der Rechte seiner Mandanten vorbehalte. Er habe sich zu diesem Zugeständnisse an die Aktionäre blos veranlasst gesehen, weil eine Systemisirung des Prioritätendienstes auf friedlichem Wege ihm weitgreifende und mit grossen Kosten verbundene prozessuelle Schritte erspare.

Bei der hierauf folgenden Abstimmung wurden das Verstaatlichungsübereinkommen und die Auflösung der Gesellschaft mit 748 gegen 486 Stimmen zum Beschlusse erhoben. Dem Verwaltungsrathe wurde ferner die Ermächtigung zu den erforderlichen Statutenänderungen ertheilt, insbesondere dahin, dass im Falle der Liquidirung der letztgewählte Revisionsausschuss zur Ertheilung des Absolutoriums über den Schlussbericht der Liquidatoren berufen sein werde. Hierauf erfolgte die Wahl der Liquidatoren.

Generalversammlung der Badener Tramwaygesellschaft am 5. d. Mts.

Der für 1893 vorgelegte Rechnungsabschluss weisst einen Betriebsüberschuss von 4 169 fl. aus, dessen Verwendung zur Herabminderung des mit 361 403 fl. bezifferten Verlustsaldo der Verwaltungsrath beantragt. Der Antrag wurde ohne Diskussion einhellig angenommen. Ueber die Genehmigung des Verkaufes der gesellschaftlichen Bahnstrecke sammt Zubehör theilte der Vorsitzende mit, dass von seiten des Konzessionärs der „Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau“ auf käufliche Ueberlassung der gesellschaftlichen Pferdebahn von Baden, bezw. Leesdorf nach Rauhenstein, behufs Einverleibung derselben in die projektirte Lokalbahn, der Vorschlag gemacht wurde. Der Verwaltungsrath habe geglaubt, mit Rücksicht darauf, dass die seit einer Reihe von Jahren erzielten Betriebsüberschüsse des Tramwayunternehmens nicht hingereicht haben, den bestehenden Verlustsaldo zu beseitigen, geschweige den Aktionären eine Verzinsung ihres Kapitals zu bieten, und da eine Aenderung der bestehenden Verhältnisse in absehbarer Zeit nicht zu gewärtigen sei, den Vorschlag prinzipiell nicht abweisen zu sollen und sei auf Veranlassung der Südbahngesellschaft in die betreffenden Verhandlungen eingetreten.

Das Ergebniss derselben geht nun im wesentlichen dahin, dass die Gesellschaft bereit ist, ihre Bahn an den Konzessionär oder dessen Rechtsnachfolger zu übertragen, wogegen ihr Aktien der Lokalbahn oder solche einer anderen Bahngesellschaft, die den Betrieb der erwähnten elektrischen Bahn übernimmt, im Betrage von 160 000 fl. ausgefolgt werden. Die Firma Arnoldi in Wien und die Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Comp. in Nürnberg garantiren der Gesellschaft solidarisch für die Dauer von 10 Jahren ein Jahreserträgniss dieser Aktien in der Höhe von 4 800 fl. Der Verwaltungsrath beantragte nun, die Generalversammlung wolle den Verkauf der Gesellschaftsbahn genehmigen und den Verwaltungsrath zum Abschlusse des definitiven Verkaufsvertrages ermächtigen. Der Antrag wurde ohne Diskussion einstimmig angenommen.

Personalnachrichten.

Der K. K. Handelsminister hat den Oberinspektor der Oesterreichischen Staatsbahnen, Gustav Plate, der gleichzeitig zum General-Direktionsrath ernannt wurde, in das Lokaleisenbahn-Amt berufen. General-Direktionsrath Plate wird als Stellvertreter des Generalinspektors Ministerialraths Wurmb fungiren.

Das Juliavancement war für die Bediensteten der Oesterreichischen Staatsbahnen, besonders in den niederen Kategorien, ausnehmend günstig. Es wurden 4 ältere Beamte zu Direktionsräthen befördert und ausserdem 13 Oberinspektoren, 34 Inspektoren, 86 Oberingenieure und Oberoffiziale, 146 Ingenieure, Offiziale und Revidenten, endlich 193 Adjunkten ernannt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die veröffentlichten Handelsbilanzen unserer Monarchie weisen für die ersten 5 Monate des laufenden Jahres einen Ueberschuss der Ausfuhr über die Einfuhr von nur etwas mehr als 1,5 Millionen Gulden aus, während derselbe Zeitabschnitt des vorigen Jahres einen Ueberschuss von mehr als 30 Millionen aufzuweisen hatte. Dieser auch in anderen Staaten bemerkte Rückgang scheint bei uns doch nur vorübergehender Natur zu sein, da die Verschlechterung der Bilanz hauptsächlich auf die erhöhte Einfuhr von Futterstoffen zurückzuführen ist. Die Stimmung war doch ein wenig gedrückt. Ausser den Aktien der Buschtêhrader Bahn (1226) und der Nordwestbahn (226,25) wichen die der übrigen Bahnen mehr oder weniger. So die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3045), der Böhmischen Westbahn (399), der Staatsbahn (338) und der Südbahn (105,20). Gleich blieben die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1638). Von Prioritäten waren die der Friauler Bahn und der Unterkrainer Bahnen (je 99), welche ganz von den Sparkassen übernommen wurden, ziemlich beachtet.

Personalnachrichten

Bayerische Staatseisenbahnen.

Befördert wurden:

zu Räthen bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Oberinspektor bei der genannten Stelle Johann Biersack und der Oberingenieur bei dieser Stelle Franz Weikard;

zum Oberingenieur bei dem Ober-Bahnamte Weiden der Bezirksingenieur Karl Wagner daselbst;

zu Assessoren bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Rechnungskommissär bei dieser Stelle Josef Ströll und die Sekretäre bei dieser Stelle Georg Seiler, Alfred Strehl und Johann Weigert;

zu Inspektoren der Bahnverwalter Christian Georg Schmidt in Ingolstadt als Vorstand des Bahnamtes Kufstein, die Güterverwalter Gottlieb Oelschläger in Fürth und Friedrich Pfundner in Regensburg, der Sekretär Anton Schreiber in Rosenheim bei dem Ober-Bahnamte daselbst und der Sekretär Heinrich Wolf in Ingolstadt bei dem Ober-Bahnamte daselbst;

zu Bezirksingenieuren die Betriebsingenieure Karl Theuerner bei dem Ober-Bahnamte Weiden, Emanuel Lutz bei dem Ober-Bahnamte Regensburg, Christian Giegler bei dem Ober-Bahnamte Augsburg, Ludwig Sperr in Neuulm, Georg Rabl in Eisenstein, Gustav Bullinger in München, Friedrich Förderreuther bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Adam Edinger in Memmingen, Hugo Marggraff in Ingolstadt und Albert Frank bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen;

zu Bezirks-Maschineningenieuren die Betriebs-Maschineningenieure Karl Pfeiffer in Augsburg, Ludwig Dölzer bei dem Ober-Bahnamte Ingolstadt, Hermann Scholler bei dem Ober-Bahnamte Weiden und Heinrich Ashton bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen;

zu Betriebsingenieuren die Abtheilungsingenieure Karl Mastaglio in Landshut, Friedrich Fahr bei dem Ober-Bahnamte Würzburg, Friedrich Reinsch bei dem Ober-Bahnamte Rosenheim, Kasimir Freiherr von Pechmann in München, Albrecht von Bezold bei dem Ober-Bahnamte Augsburg, Gottlieb Gumprich als Vorstand der Eisenbahn-Bausektion Nesselwang, August Rexroth in Würzburg, Karl Maistre bei dem Ober-Bahnamte Ingolstadt, Friedrich Kössler bei dem Ober-Bahnamte München, Ludwig Freiherr von Neubeck in München, der Offizial August Kieffer bei dem Ober-Bahnamte Weiden, die Abtheilungsingenieure Eligius Marggraff in Treuchtlingen, Karl Westhoven bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Matthäus Steinhauser bei dem Ober-Bahnamte Nürnberg, Friedrich Kieffer bei dem Ober-Bahnamte Weiden, die Offiziale Wilhelm Eyermann bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und August Zangl bei dem Ober-Bahnamte Würzburg, dann die Abtheilungsingenieure Gustav Markert in Landshut, Johann Hafner bei dem Ober-Bahnamte Rosenheim, Heinrich Liederer von Liederscron bei dem Ober-Bahnamte Bamberg, Georg Fleidl daselbst, Georg Ehrne von Melchthal bei dem Ober-Bahnamte München und Adolf Stumpf als Vorstand der Eisenbahn-Bausektion Bayreuth;

zu Betriebs-Maschineningenieuren die mit dem Titel und Range eines Betriebs-Maschineningenieurs bekleideten Abtheilungs-Maschineningenieure Karl Hott in Landshut, August Bauer in Schwandorf, Julius Guthmann bei dem Ober-Bahnamte Kempten, Johannes Pächtner in Plattling, die Offiziale Andreas Bartschmid bei der Central-Magazinverwaltung in Nürnberg und Alwin Titscher bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, dann die Abtheilungs-Maschineningenieure Josef Schmitt bei der Central-Werkstätte Regensburg, Ludwig Voltz in Augsburg, Adolf Stöcker bei dem Ober-Bahnamte Würzburg und Michael Schiller bei dem Ober-Bahnamte Nürnberg.

Verliehen wurde:
der Titel und Rang eines Rathes bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen den Oberinspektoren bei dieser Stelle Emil Wohlmuth und Ernst Lipp, sowie dem Oberingenieur bei der genannten Stelle Albert Jäger, ferner dem im Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern verwendeten Oberinspektor Heinrich Frauendorfer;
der Titel und Rang eines Oberinspektors bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen dem Assessor bei dieser Stelle, August Ritter von Reichert;
der Titel und Rang eines Bezirks-Maschineningenieurs den Betriebs-Maschineningenieuren Karl Kuffer in Schweinfurt C.-B., Johann Winkler in Regensburg und Otto Rueff in München.

Der im zeitlichen Ruhestand befindliche Betriebsingenieur Karl Herold ist als Betriebsingenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Aktivität berufen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterr. - Russischer Grenzverkehr. Druckfehlerberichtigung. Der im Nachtrag III zu dem vom 1. November 1892 gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Getreide etc im obenbezeichneten Grenzverkehr, Seite 3 für die Relation Nowosielitza trans.-Wien Nordbhf. unter a) und b) vorgesehene Frachtsatz von 114,2 kr. ist mit Gültigkeit vom 1. August 1894 auf **214,2 kr.** pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 10. Juli 1894. (1654)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Verkehrsstörungen und Wiederbehebung derselben. Infolge von Ueberschwemmungen wurde der Bahnkörper auf den Strecken Vlarapass - Trencsén Teplitz, Galgócz - Liptóvár - Szered und Trencsén Teplitz-Zsolna derart beschädigt, dass auf denselben am 16. Juni l. J. der Gesammtverkehr eingestellt werden musste. Die Wiederaufnahme des Verkehres hat in der Strecke Szered - Galgócz-Liptóvár am 21. Juni, in der Strecke Trencsén Teplitz - Vlarapass am 23., in der Strecke Galgócz - Liptóvár - Vág Ujhely am 26. Juni und in der Strecke Vág Ujhely-Zsolna am 2. Juli l. J. stattgefunden.

Budapest, am 7. Juli 1894. (1655)
Die Direktion
der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Westdeutscher Verband. Im Nachtrage 4 zum Seehafen - Ausnahmetarife sind die Frachtsätze in Klasse 8 — Petroleum und Naphtha — für Albbruck, Benfeld, Erstein und Molsheim theilweise berichtigt. Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 10. Juli 1894. (1656)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. treten für die Beförderung von Glaswaaren des Artikeltarifs Nr. 10 von Clasdorf (Dir.-Bezirk Erfurt) nach Semlin trs. direkte Frachtsätze (6,63 Frcs. für 5000 kg- und **4,76** Frcs. für 10000 kg - Ladungen) in Kraft.

Breslau, den 8. Juli 1894. (1657)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 20. Juli l. J. treten Nachträge zu den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften II A, II C, II E, II F und II G in Kraft. Diese Nachträge enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen zu den Haupttarifen nebst Nachträgen. Insbesondere weisen dieselben auf:

a) neue Frachtsätze für die Stationen Appenweier, Hilpertsau, Weisenbach und Marthalen, sowie für die Stationen der Bregthalbahn;
b) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 4 (Zucker), Nr. 5 (Holzstoff usw.), Nr. 13 (Düngemittel) und Nr. 24 (schwefelsaure, präparirte Thonerde).

Letzterer Ausnahmetarif wird auf den Verkehr mit Mannheim Bad. Bahn, Mannheim Neckarvorstadt und Ludwigshafen a/Rh. beschränkt.

Neben zahlreichen und zum Theil erheblichen Ermässigungen treten auch einige kleinere Frachterhöhungen ein und zwar in den Ausnahmetarifen Nr. 13 (Düngemittel) und Nr. 24 (Thonerde). Die seitherigen niedrigeren Frachtsätze werden indessen noch bis 20. Oktober 1894 beziehungsweise 28. Februar 1895 gewährt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau, von welchem auch die Nachträge bezogen werden können.

Karlsruhe, den 7. Juli 1894. (1658)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-, Frankfurt a/M.-, Hannover-, Köln linksrh.-, Köln rechtsrh.- und Magdeburg-Erfurt, sowie Norddeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. Juli 1894 wird die Station Hoyerswerda des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in die in den obenbezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. Juli 1894. (1659)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vieh- etc. Tarif Berlin - westliche Staatsbahnen bezw. Vieh- etc. Tarif Staatsbahn-Stargard - Cüstriner Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1894 wird die Station Wilhelmsburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona in den Vieh- etc. Tarif Berlin-westliche Staatsbahnen und in den Vieh- etc. Tarif Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Eisenbahn einbezogen. Der Frachtberechnung sind durchweg die Tarifentfernungen und Frachtsätze der Station Hamburg B zu Grunde zu legen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 6. Juli 1894. (1660)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets von Senftenberg nach den Stationen Bernau, Hermsdorf i. d. M., Pankow-Schönhausen und Spandau. Für den Versand von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht treten von Senftenberg nach den Stationen Bernau, Hermsdorf i. d. M., Pankow-Schönhausen und Spandau mit dem heutigen Tage ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz hier.

Berlin, den 4. Juli 1894. (1661)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. August d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag V werden die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen und Ausnahmetarife, sowie der Anhang zum Tarif abgeändert und ergänzt.

Die Tariferhöhungen, welche durch Ausschluss des Artikels „Mergel zum Düngen" aus dem Ausnahmetarif 9 herbeigeführt werden, treten erst vom 1. September d. J. ab in Kraft. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 6. Juli 1894. (1662)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Herausgabe von Nachträgen zu den Tarifheften 3 und 4.) Am 1. August d. J. kommen in oben bezeichnetem Verbande der 4. Nachtrag zu Heft 3 und der 2. Nachtrag zu Heft 4 des Gütertarifs zur Einführung.

Durch Nachtrag 4 zu Heft 3 werden die bestehenden Frachtsätze für Getreide etc., Kleie und Mais vielfach geändert, zum Theil auch ergänzt und berichtigt. Der Nachtrag 2 zu Heft 4 enthält Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (Samen und Sämereien) für die Station Sondershausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Frachtsätze der Spezialtarife A 2, II und III zwischen Liptó-Szt. Miklós und Leinefelde und eine Ergänzung des Kilometerzeigers. Ausserdem werden durch Nachtrag 4 zu Heft 3 die Station Budapest déli-vasut (Südbhf.) und durch Nachtrag 2 zu Heft 4 die vorgenannte Station und die Station O-Buda-filatorigát allgemein in die Tarifhefte 3 und 4 einbezogen. Endlich enthalten beide Nachträge noch eine Aenderung von Stationsnamen.

Abzüge der Nachträge sind bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 30 bezw. 10 ₰ oder 18 bezw. 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 9. Juli 1894. (1663)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der 7. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. August d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verband die 7. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten eine Bestimmung über die Auf-

hebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 b für die ersterem Ausnahmetarif angehörenden Artikel, ferner eine Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs 7, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (Samen und Sämereien) für die Station Sondershausen des Bezirks Frankfurt a/M., einen Ausnahmetarif für Grudekokes von Luckenau nach Aussig, Lobositz und Schreckenstein, Aenderung von Stationsnamen, Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen. Durch Nachtrag 7 zu Heft 1 werden ausserdem noch die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Getrocknete Pflaumen etc. aus Bosnien und Serbien) für Klosterneuburg-Weidling, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Holz des Spezialtarifs II) für Würbenthal und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 15 a (Thon) für Gaya und Nemotitz geändert. Ferner kommen durch diesen Nachtrag Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. für den Verkehr mit den Oesterreichischen Stationen Gänserndorf, Nimburg und Schlan, ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 8 (Holz des Spezialtarifs II) zwischen Hohenau und Spandau und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 (Eisen- und Stahlwaaren) zwischen Schmalkalden und Aussig, sowie Schreckenstein zur Einführung.

Der Nachtrag 7 zu Heft 2 enthält noch einen Frachtsatz des Ausnahmetarifs 15 (Thon etc.) zwischen Preschen und Zahna.

Durch die im Nachtrag 7 zu Heft 1 enthaltenen Berichtigungen wird der bisherige Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6 b zwischen Schlan und Wernshausen mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab um 1 ₰ für 100 kg erhöht.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 20 bezw. 10 ₰ oder 12 bezw. 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 4. Juli 1894. (1664)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von Russland nach Danzig und Neufahrwasser über Mlawa-Illowo. Die Einführung der unsererseits unterm 14. Mai cr. publizirten demnächstigen Erhöhungen von Stationen der Südwestbahnen, Kiew-Woronesch-, Polässischen und Moskau-Brester Eisenbahn wird bis auf weiteres verschoben.

Danzig, am 9. Juli 1894. (1665J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Bahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 15. Juli l. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlen- und Braunkohlenkoks, sowie Steinkohlen- und Braunkohlenbrikets zwischen Hüningen, Lauterburg-Hafen, Mülhausen i. E., Mülhausen Nord, Strassburg Centralbahnhof und Strassburg Neudorf einerseits und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Wald-Rütibahn) anderseits in Kraft.

Derselbe kann von unserem Güter-Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Durch diesen Tarif werden die in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften II B und III B (Verkehr Elsass-Ostschweiz) enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 für Hüningen, Mülhausen i. E. und Mülhausen Nord bezüglich der Artikel Steinkohlen, Koks und Brikets aufgehoben und ersetzt; dieselben gelten daher künftig nur noch für die Artikel Steinkohlenasche und Koksasche. Die Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 16 für Bollweiler, Colmar und Dornach bleiben unverändert in Kraft.

Karlsruhe, den 7. Juli 1894. (1666)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 15. Juli d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisenerzen, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walz- und eisenhaltigen Konverterschlacken zum Hochofenbetrieb von der diesseitigen Station Nienburg a. d. Saale nach mehreren Oberschlesischen Hochofenstationen in Kraft.

Die neuen Ausnahmefrachtsätze kommen nur für solche Sendungen, die an Hochofenwerke gerichtet und in den Frachtbriefen ausdrücklich als „zum Hochofenbetrieb bestimmt" bezeichnet sind, zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 9. Juli 1894. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit sofortiger Wirkung werden die nachverzeichneten Frachtsätze für frische Beeren usw. als Stückgut in den vom 25. September 1887 gültigen Ausnahmetarif für frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst, sowie frische Weintrauben im Verkehre Südwestdeutschland-Ostschweiz einbezogen:

Riegel-Weinfelden 447 Cts.
„ -Flawil . . 470 „
für 100 kg.

Karlsruhe, den 7. Juli 1894. (1668)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die im Nachtrag V zum diesseitigen Binnen-Gütertarif auf Seite 19 unter 8 D enthaltenen Bestimmungen über die Berechnung der Ortsfracht wie folgt geändert:

„D. Für den Fall der Uebernahme der Beförderung von Wagen von einem Anschlusswerk, Lagerplatz etc. bis zu dem zugehörigen Bahnhofe oder umgekehrt, oder zwischen zwei an denselben Bahnhof angeschlossenen Werken, Lagerplätzen etc. wird, sofern für einzelne Fälle nicht anderweite Gebühren festgesetzt sind — ausser den Anschlussfrachten bezw. Ueberführungsgebühren etc. — eine Gebühr (Ortsfracht) von 5 ℳ für jeden Wagen von weniger als 12,5 t Ladegewicht erhoben. Bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 12,5 bis 14,9 t beträgt die Ortsfracht: 6,25 ℳ, bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und mehr: 7,50 ℳ. Mindestens kommt der Betrag von 6 ℳ für jeden Wagen zur Erhebung."

Breslau, den 11. Juli 1894. (1669)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer, Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbandsverkehr, sowie Sächsischer Binnenverkehr. Insoweit in den vorgenannten Verkehren die Artikel Rüben des Spezialtarifs III im allgemeinen oder nur Zuckerrüben, sowie Schnitze, Schnitzabfälle und Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung dem Ausnahmetarife für bestimmte geringwerthige Massenartikel (Rohstoff-Ausnahmetarif) angehören, tritt für die bezeichneten Artikel mit alleiniger Ausnahme von gedörrten und getrockneten Rübenschnitzen, die nachfolgend angeführte anderweitige Frachtberechnung am 1. September 1894 in Kraft.

„Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifs wird für die vorstehend benannten Artikel bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der gestellten Wagen und bei Verwendung von Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber 10 t für jeden Wagen zu Grunde gelegt.

Stellt sich indess bei Verwendung von Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht das Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben."

Die vorstehende Frachtberechnung tritt im Norddeutsch-Sächsischen Verbande bezüglich des Verkehrs mit der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn nicht in Kraft.

Dresden, den 11. Juli 1894. (1670)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Für das gesammte Gebiet der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn gelangt am 1. September d. J. ein einheitlicher neuer Lokal-Gütertarif zur Einführung, durch welchen die Lokal-Gütertarife der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn vom 1. Juli 1890, der früheren Parchim-Ludwigsluster und Mecklenburgischen Südbahn vom 5. Juli 1890 und des früheren Deutsch-Nordischen Lloyd vom 25. März 1891 nebst Nachträgen und ferner der Gütertarif vom 1. August 1890 für den Mecklenburgischen Eisenbahnverband bezüglich des Verkehrs der genannten Bahnen unter einander aufgehoben werden. Die für die Strecken Ludwigslust-Neubrandenburg und Neustrelitz-Warnemünde bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für Steine etc. des Spezialtarifs III bleiben jedoch noch bis 1. Oktober d. J. in Geltung.

Durch den neuen Tarif werden infolge Entfernungsänderungen vielfache und zum Theil erhebliche Frachtermässigungen, aber auch geringfügige Erhöhungen herbeigeführt. Ferner tritt auf der Strecke Neustrelitz-Warnemünde eine Frachtermässigung für Rüben des Spezialtarifs III und Schnitze etc. ein, und werden weiter für rohe und geschlagene (unbearbeitete) Steine, Schlacken, Steinschrotten und Ziegelbrocken ermässigte Ausnahme-Frachtsätze allgemein gewährt. Für Rüben des Spezialtarifs III werden die bisherigen Ausnahme-Frachtsätze um 1 ₰ für 100 kg erhöht.

Die durch den neuen Tarif zur Ein-

führung kommenden zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Voraussichtlich ist der neue Tarif von Mitte August d. J. ab durch die Stationen käuflich zu beziehen. Bis dahin wird auf Anfrage unser Tarifbüreau Auskunft ertheilen.

Schwerin, den 7. Juli 1894. (1671)
Grossherzogliche Generaldirektion.

Binnen- und Staatsbahn-Güterverkehr. Am 1. August d. J. wird der zwischen Falkenau und Grottkau belegene bisherige Personenhaltepunkt Alt-Grottkau der Strecke Brieg-Neisse und die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Kochanowitz der Strecke Lublinitz-Herby auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Zu demselben Zeitpunkte wird die bisher nur für den Eil- und Stückgutverkehr eingerichtete Station Niedobschütz der Strecke Kattowitz-Nendza auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist die Station Niedobschütz nicht geeignet. Die Frachtberechnung für Kochanowitz und Niedobschütz erfolgt nach den in den Tarifen bereits enthaltenen Kilometerentfernungen und nach der Allgemeinen bezw. für Niedobschütz auch nach den für die allgemeinen Ausnahmetarife bestehenden besonderen Kilometer-Tariftabellen. Für Alt-Grottkau erfolgt die Frachtberechnung im Binnenverkehr sowie im Wechselverkehr mit den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen bis zur Aufnahme in die nächsten Tarifnachträge nach den durch Anstoss von 4 km an Falkenau oder von 6 km an Grottkau sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle. Die Ausnahmesätze für Oberschlesische Steinkohlen etc. nach Niedobschütz sind bei den betheiligten Dienststellen sowie im Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 9. Juli 1894. (1672)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Zwischen Ladenburg einer- und Dossenheim a. d. B. sowie Handschuhsheim andererseits kommen mit Wirkung vom 15. d. Mts. direkte Frachtsätze zur Einführung.

Näheres bei den genannten Abfertigungsstellen.

Darmstadt, den 5. Juli 1894. (1673)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch-Italienischer Verband. Die für den Export von altem Eisen in Wagenladungen von Elsass-Lothringischen Stationen nach Italien im Deutsch-Italienischen Tarife für die diesseitigen Strecken enthaltenen Ermässigungen werden mit sofortiger Gültigkeit im Revisionswege auch für diejenigen Stationen gewährt, welche nicht in den Ausnahmetarif 2b einbezogen sind. Die betreffenden Frachtsätze können im Bedarfsfalle bei unserem Abrechnungsbüreau hier erfragt werden.

Strassburg, den 6. Juli 1894. (1674)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. Die in dem Saarkohlentarif Nr. 12 für Steinkohlen und Koks von Stationen des Verwaltungsbezirks der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) Köln und der Kaiserlichen Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger und der Wald-Rütibahn) und der Tössthalbahn vom 1 Oktober 1884 und in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Station Lauterburg Hafen werden am 15. Juli 1894 aufgehoben und durch die Frachtsätze des in dem Südwestdeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbande an dem genannten Tage in Kraft tretenden Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Wald-Rütibahn) andererseits ersetzt. Neben Ermässigungen treten auch Erhöhungen der Frachtsätze ein, in letzterem Falle bleiben jedoch die seitherigen Sätze noch bis zum 1. Oktober d. J. in Kraft.

Köln, den 14. Juli 1894. (1675)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Verkehr mit Oesterreich. Die im Nachtrag 2 zu Tarifheft 1 enthaltenen Kleie-Ausnahmesätze zwischen Wien (Oe. N. W. B., St. E. G. und K. F. N. B.) nebst Vororten und Jena werden vom 20. d. Mts. ab um den doppelten Betrag einer Kursdifferenz von 3 ₰ gekürzt.

Magdeburg, den 9. Juli 1894. (1676)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Die Station Sottegem der Belgischen Staatseisenbahn wird mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab in den im vorbezeichneten Verkehr bestehenden Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen, Theil II vom 1. Mai 1894 mit Frachtsätzen für die Beförderung von Pferden aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 10. Juli 1894. (1677)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr Rumänien-Laube. Die im Ausnahmetarife Nr. 2 auf Seite 53 des Elbeumschlags-Tarifes Rumänien-Laube vom 1/1. 88 für Baumwollwaaren und Wollwaaren angeführten Frachtsätze finden im Rückvergütungswege unter den gleichen Bedingungen auch auf Garne zum Verweben, das sind einfache (eindrähtige) Garne aller Art, roh, gebleicht oder gefärbt, Anwendung.

Wien, den 6. Juli 1894. (1678)
Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohle. Am 1. August 1894 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. September 1893 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:
- Aenderungen von Frachtsätzen des Haupttarifes,
- Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren und eine Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 ₰ für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. Juli 1894. (1679)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Poprádthaler Lokalbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Busócz für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr.) Am 15. Juli l. J. wird die zwischen den Stationen Kereszfalu und Podolin der Szepes-Bela-Podoliner Lokalbahn gelegene Haltestelle Busócz für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet werden.

Die Tarife für diese Station sind im Nachtrage IV zum Lokal-Gütertarife der Poprádthaler Lokalbahnen enthalten.

Budapest, am 7. Juli 1894. (1680)
Die Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier für spezielle Zwecke der Pos. P. 2b) des Theiles I für die Elbeumschlags-Verkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief	10 000 kg und Wagen
von Freiheit-Johannisbad	117 ₰	109 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Freiheit-Johannisbad	112 ₰	104 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Freiheit-Johannisbad	154 ₰	143 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 5. Juli 1894. (1681)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Für den Zeitraum vom 1. September 1894 bis 31. August 1895 sind im ganzen, zu liefern:

265 000 kg raffinirtes Rüböl,
250 000 „ rohes dergl. und
520 000 „ Mineralschmieröl und zwar
220 000 kg Sommeröl und
300 000 „ Winteröl.

Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Rüböl und Mineralschmieröl" bis spätestens am 24. Juli d. J., Abends 6 Uhr, an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion portofrei einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 25. Juli, Vormittags 10 Uhr, im Sitzungszimmer der Königlichen Generaldirektion in Gegenwart etwa erschienener Anbieter statt.

Die Anbieter bleiben bis zum 8. August d. J. an ihre Gebote gebunden und haben dieselben, falls bis dahin eine Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare können gegen Erstat-

tung der Selbstkosten von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz bezogen werden.

Dresden, am 10. Juli 1894. (1682)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Main - Neckar - Eisenbahn. Die Lieferung von 10 Personenwagen soll im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens vergeben werden.

Die Achsen und Räder zu den Wagen werden von uns geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen, fracht- und zollfrei Main-Neckarbahnhof Darmstadt, sind bis zum 24. Juli 1894, Vormittags 10 Uhr, mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen" versehen, an uns einzusenden, woselbst um die genannte Zeit die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber erfolgen wird.

Der Termin für Lieferung der betriebsfähigen Wagen ist auf 1. April 1895 festgesetzt.

Zeichnungen und Bedingungen, welche vollständig übereinstimmen mit den durch unsere Bekanntmachung vom 28. Mai d. J. ausgeschriebenen gleichartigen Wagen sind gegen portofreie Einsendung von 10 *M* von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Darmstadt, den 2. Juli 1894. (1683)
Direktion der Main-Neckarbahn.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Nachbezeichnete in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien als:

Gruppe I: Bleikomposition, Dreh- und Bohrspähne von Bleikomposition, Kupfer, Roth- und Messingguss und von Roth- und Weissguss, sowie von Eisen und Stahl, ferner Gekrätze von Roth- und Weissguss, Gusseisen, verbranntes und unverbranntes, Kupferblech von Feuerkasten, Kupfer, verschiedenes, Metallkehricht, Neusilberblech, Rothguss und Messing, Zinnkomposition, Zink- und Zinkblech, Stellwerke, sowie 2 Dampfkessel, 1 Bohrmaschine und 1 Wasserpumpe;

Gruppe II: Achswellen, Radreifen, Radsterne, Schrot von Schweiss- und Flusseisen, Schienenenden, Zungenenden und Weichenzungen;

Gruppe III: Abfälle von rothem und gestreiftem Plüsch, Packleinen, Gardinen, Nessel etc., Eisenblech, Eisendraht, Federstahl von Spiral- und Tragfedern, Feilen und Raspeln, Glasbruch, Gummi, eiserne Siederohre und Abschnitte von solchen, Roststäbe, alte Hanfseile, Lackkannen, Lokomotivlaternen, Packfässer, Packkisten, Schleifsteine und Weidenkörbe

sollen im Wege des schriftlichen Angebotsverfahrens verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für jede Gruppe bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in den vor demselben

am 1., 2. und 3. August 1894,
Vormittags 9 Uhr,

stattfindenden Terminen eröffnet. Das Nähere hierüber ergeben die bezüglichen Verkaufsnachweisungen. Bei der Anforderung sind die Gruppen, für welche die Verkaufsnachweisungen gewünscht werden, genau zu bezeichnen.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. August 1894.

Magdeburg, den 9. Juli 1894. (1684)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf ausgemusterter Lokomotiven.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Oeffentlicher Verkauf von 6 Stück ausgemusterten Lokomotiven nebst Tendern am

31. Juli d. J., Mittags 12 Uhr, im hiesigen Verwaltungsgebäude, Geschäftszimmer Nr. 199.

Bis zu diesem Zeitpunkte sind die Angebote, gehörig verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von ausgemusterten Lokomotiven und Tendern" versehen, postfrei an uns einzusenden.

Die Verkaufsbedingungen können in unserer Kanzlei hier während der Geschäftstunden von 8—3 Uhr eingesehen, oder auch abschriftlich nebst Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ ebendaher unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen.
Erfurt, den 4. Juli 1894. (1685 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Leitung des technischen Büreaus einer Commanditaktiengesellschaft für den Bau und Betrieb von Kleinbahnen wird **zum 1. Oktober d. J. ein Königlicher Regierungsbaumeister,** welcher bereits bei Eisenbahnbauten thätig war, zu engagiren gewünscht. Die Stellung wird gut honorirt, und kann eventl. nach Uebereinkunft zu einem dauernden gesicherten Verhältniss führen.

Reflectanten werden gebeten, ihre Anträge unter Angabe der bisherigen Thätigkeit und der Bedingungen, unter welchen der Uebertritt erfolgen könnte, unter **P. L. 200** an die Expedition dieser Zeitung **bis zum 20. Juli d. J.** einzureichen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 55. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. Juli 1894.

Inhalt:

Weisses Licht und Sternlicht.
Die Eisenbahnen der Erde 1888—1892.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Unfälle im Monat Mai d. J.
Eröffnungen und Erweiterung d Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Bezeichnung von Stationen.
Brölthaler Eisenbahn.
Eisenberg-Crossener Eisenbahn.
Königsberg-Cranzer Eisenbahn.
Cöthen-Zörbig.
Colberger Kleinbahn-A.-G.
Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel.
Kleinbahnen.
Schlafwagenbetrieb a. d. Strecke Basel-Strassburg-Frankf. a/M.
Projekt. Berlin. elektr. Strassenb.
Strassenbahnen.
Aus Russland:
Geldbewilligungen für Staatsb.
Schuja-Iwanowobahn.
Riga-Dwinsker (Düuaburger) E.
Umbenennung von Bahnen.
Vereinig. mehrerer Staatsbahnen.
Projekt Wologda-Archangelsk.
Sibirische Eisenbahn.
Eisenbahnbau.
Eisenbahnprojekte.
Aus Frankreich:
Zinsengewähr d. grossen E.-Ges.
Eintritt von Nebenbahnen in den internationalen Verkehr.
Personalien.
Aus Nordamerika:
Elektrische Störungen auf der Brooklyner Hochbahn.
Neue Tarifvereinbarung d. westlichen Bahnen.
Aus Südamerika:
Uruguay. Brasilien. Chile.
Personalnachrichten:
Preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Personen- und Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
6. Wagenverkauf.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Weisses Licht und Sternlicht.

Im Nachgange an meinen in Nr. 8 S. 87 d. Ztg. unter der Ueberschrift „Weisses Licht und Sternlicht“ mitgetheilten Aufsatz habe ich eine Reihe von Versuchen angestellt, um festzusetzen, in welcher Weise das Rücklicht an den Signallaternen der Signalmaste herzustellen wäre, um dem doppelten Zwecke, nämlich dem Signalwärter das Brennen der Signallaterne anzuzeigen, dann aber dort wo es erforderlich erscheint auch die Stellung des Signals bei Dunkelheit auch nach rückwärts erkennbar zu machen, zweckmässig zu erreichen, dabei aber die Möglichkeit der Verwechselung mit einem wirklichen Signale auszuschliessen.

Ein geeignetes Feld derartige Versuche anzustellen bot die Signalbrücke des Innenbahnhofes bei Metz. Auf dieser Brücke befinden sich an 11 Signalmasten die Wegesignale für die Einfahrt und Ausfahrt von Zügen gruppenweise geordnet. Es sind sowohl für die Einfahrt, als auch für die Ausfahrt je 9 Signale vorhanden und sind dieselben in zwei Reihen übereinander derart angeordnet, dass sich in der oberen Reihe die Wegesignale für die Einfahrt, in der unteren Reihe die Wegesignale für die Ausfahrt befinden. Die Entfernung der beiden Reihen von einander beträgt 1,04 m.

Die Lampen der Signallaternen haben einen Brenner von 10 Linien; der grösste Durchmesser des Scheinwerfers beträgt 15 cm.

Den z. Z. geltenden Bestimmungen der Signalordnung entsprechend zeigen bei Dunkelheit in der Grundstellung auf Halt sämmtliche Laternen der oberen Reihe volles weisses Licht, sämmtliche Laternen der unteren Reihe rothes Licht.

Der Dienstraum des den Fahrdienst leitenden Beamten befindet sich etwa 330 m von dieser Brücke entfernt, vor der etwa 150 m langen Bahnhofshalle. Obgleich die beiden Reihen der Signallaternen 1,04 m von einander entfernt sind, ist die Wirkung des vollen weissen Lichtes so stark, dass das rothe Licht der unteren Reihe von Laternen, auf eine Entfernung von 330 bis 480 m beobachtet, vollständig unterdrückt wird.

Um nun diese schädliche Wirkung des vollen weissen Lichtes auszugleichen, habe ich verschiedene Versuche angestellt, deren Ergebnisse ich hier kurz mittheilen will.

Zunächst verschaffte ich mir blaues Glas, wie es im Handel zu haben ist, und gelang es mir, 6 Sorten verschiedener Intensität und Färbung zu erlangen. Mit diesen Gläsern blendete ich das weisse Rücklicht der oberen Signallaternen, indem ich sie in die Brillen der Signalarme setzen liess. Die drei am schwächsten gefärbten Gläser erwiesen sich als durchaus unbrauchbar, weil sie dem Signallichte eine zu geringe Färbung gaben, welche von weiss nicht genügend zu unterscheiden war. Die beiden dunkelsten Blau liessen das volle, weisse und durch

einen Scheinwerfer (Reflektor) verstärkte Licht wie einen dunkelblauen Stern erscheinen, indem nur die gerade ins Auge fallenden Lichtstrahlen sichtbar blieben, die schrägen Lichtstrahlen aber von dem blauen Glase aufgefangen wurden. Dieser blaue Stern war bei normalen Witterungsverhältnissen auf die Entfernung von 330 bis 480 m sehr gut erkennbar. Mittelstark gefärbte Gläser ergaben ein zweifelhaftes Resultat.

Auf die untere rothgeblendete Reihe Signallichter übte die obere blau geblendete Reihe den allergünstigsten Einfluss aus, indem das rothe Licht glänzend hervortrat.

Wird ein Einfahrtsignal auf freie Fahrt gestellt, so wird durch das Heben des Signalarmes die rückwärtige blaue Blende entfernt und vor die Signallaterne die übliche Sternlichtblende geschoben, deren Mängel ich als bekannt wohl voraussetzen darf. Um diesen Mängeln abzuhelfen, liess ich die Sternlichtblende aus dem Signalarm entfernen und in der Rückwand der Signallaterne anbringen, indem ich hinter das weisse Glas der Laterne eine Blechtafel mit einer runden Oeffnung schob. Für die Oeffnung wählte ich verschiedene Durchmesser von 2 bis 4 cm. Der rückwärtige Scheinwerfer wurde aus der Signallaterne entfernt und durch einen anders geformten ersetzt, welcher die Lichtstrahlen zusammenhielt und sie der Oeffnung zuführte. Es stellte sich nun heraus, dass bei derartig ausgerüsteten Signallaternen das dunkelblau gefärbte Glas nicht mehr genügend sichtbar sei, und durch mittelstark gefärbte Gläser ersetzt werden musste. Die Wirkung selbst war dann aber eine vorzügliche.

Wurde ein Signalarm auf freie Fahrt gestellt, so blitzte nach rückwärts in der oberen, sanft blau gefärbten Lichterreihe jedesmal ein weisses Licht auf, und zog die Aufmerksamkeit des diensthabenden Stationsbeamten auf sich.

So vorzüglich sich diese Art der Herstellung des Rücklichtes erwies, um so empfehlenswerther sie bei einer etwaigen Aenderung der Signalordnung wäre, steht sie doch in zu grellem Widerspruch mit den Bestimmungen der gegenwärtig in Kraft stehenden Signalordnung. Ich liess daher die blauen Blenden aus der Haltstellung der Signalarme entfernen und in diejenige der Fahrtstellung umsetzen. In der Grundstellung der Signalarme auf Halt zeigte jetzt die obere Reihe der Signallichter weisses Licht, dessen Wirkung je nach dem Durchmesser der Oeffnung in der Blende der Rückwand der Laterne verschieden war. Bei einer Oeffnung von 2 cm erschien ein schön abgerundeter, weisser Stern, während bei 4 cm das weisse Rücklicht derartig gemässigt war, dass es die Wirkung des darunter befindlichen rothen Lichtes der Ausfahrtswegesignale nicht merkbar beeinträchtigte. Die Grösse der Oeffnung in der Blende hängt ab von der Entfernung, auf welche die Blende wirken soll. Bei geringeren Entfernungen wären 2 cm durchaus entsprechend, während 4 cm als die äusserste Grenze für grössere Entfernungen zu bezeichnen wären. Für mittlere Entfernungen erscheinen 3 cm angemessen. Wird nun ein Signalarm der oberen Reihe in die Fahrtstellung gebracht, so wird vor die betreffende Signallaterne eine blaue Blende geschoben. Auffallender Weise jedoch war das blaue Licht ohne Rücksicht auf die Intensität der Färbung fast gar nicht oder doch nur für ein sehr scharfes Auge sichtbar. Es ist dieses ein neuer Beweis für die Schädlichkeit des ungeblendeten weissen Lichtes im Signalwesen, da dasselbe selbst bei der durch die in die Signallaternen eingeschobenen Blenden eingeschränkten Wirkung noch im Stande ist, ein einzelnes in der Reihe der weissen Lichter auftauchendes blaues Licht zu unterdrücken. Ausserdem übt das Verschwinden eines weissen Lichtes aus einer Reihe gleichgefärbter Lichter lange nicht die Wirkung aus, wie das Aufblitzen eines weissen Lichtes in einer Reihe blauer Lichter.

Erwähnen muss ich noch, dass wenn bei diesen Versuchen in die Reihe der blauen Blenden verschiedener Intensität eine grüne Blende eingeschoben wurde, dieses unbemerkt blieb, während in der unteren Reihe der rothen Lichter bei der Fahrtstellung eines Signals das grüne, durch einen Scheinwerfer verstärkte Licht grell hervortrat und sich von den blauen Lichtern der oberen Reihe deutlich unterschied. Versuche mit violetten Blenden gaben kein günstiges Resultat; Gläser, bei denen die blaue Farbe vorherrschte, verschluckten das Licht in gleichem Maasse wie blaue Gläser, und beim Vorherrschen der rothen Farbe war der Unterschied zwischen rein roth gefärbten Gläsern zu gering, um Verwechselungen mit solchen auszuschliessen.

Inzwischen hat die Französische Ostbahn die Anwendung des blauen Rücklichtes als Zeichen der Haltstellung an den Fernsignalen aufgegeben und durch elektrische Vorrichtungen ersetzt. Die Französischen vorgeschobenen Signale stehen 1200–2000 m von den Stationen entfernt und hat sich auf diese Entfernung das blaue Licht nicht als ausreichend erwiesen, um die Stellung des Signals auf Halt zuverlässig erkennbar zu machen. Die Fernsignale der Französischen Bahnen stehen in der Regel auf freie Fahrt und zeigen rückwärts gegen die Station weisses Licht, um das Brennen der Signallaterne zu kennzeichnen. Wird ein Fernsignal auf Halt gestellt, so wurde früher das weisse Licht in blaues verwandelt, da aber dieses auf so grosse Entfernung nicht immer zuverlässig erkannt werden kann, hat man ganz davon Abstand genommen und eine elektrische Kontrole für genügend erachtet. Diese elektrische Kontrole ist um so einfacher einzurichten, als es nur nöthig ist, durch eine Kontaktvorrichtung einen elektrischen Strom in die Leitung zwischen Signal und Stationsbeamten zu führen, sobald das Signal die Haltstellung zuverlässig angenommen hat. Da die Französischen Fernsignale nur einzeln vorkommen, so kann das ungeblendete weisse Licht einen nachtheiligen Einfluss auf andere Signallichter nicht ausüben, zeigt vielmehr in beiden Stellungen nur das Brennen der Signallaterne an. An den übrigen feststehenden Signalvorrichtungen auf den Stationen haben die Französischen Bahnen das blaue Licht als Rücklicht für die Haltstellung beibehalten. Da die Grundstellung der Signale auf den Stationen abweichend von den Fernsignalen auf Halt ist, zeigen die Signallaternen nach rückwärts in der Regel blaues Licht, welches sich bei Einstellung eines Signals in weiss verwandelt. Nach Angaben von Beamten der Französischen Ostbahn wirkt das blaue Rücklicht selbst bei ungünstiger Witterung auf Entfernungen von 300—400 m noch zuverlässig.

Nach den Versuchen der Gebrüder Chappe rinnen Farben gleicher Farbe in ein Bild zusammen, wenn ihr Abstand von einander nicht mehr als $^1/_{1000}$ der Sehweite beträgt. Diese Angaben habe ich durch persönlich angestellte Versuche voll bestätigt gefunden.

Ferner sind Flammen verschiedener Farbe so lange zu unterscheiden, als die schwächste Flamme sichtbar ist.

Nach meinen Beobachtungen verschwindet ein farbiges Licht schon auf eine geringe Sehweite, sobald in der Nähe ein ungeblendetes weisses Licht auftaucht.

Bei Konstruktion mehrarmiger Mastsignale wird man daher die Entfernung, auf welche die Signale erkennbar sein sollen, in Betracht ziehen und danach die Entfernung der einzelnen Signallichter untereinander bemessen müssen.

Nach meinen Erfahrungen würde es sich empfehlen, in der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bei den Signalen am Signalmaste die Bestimmung über das Rücklicht dahin zu ändern, dass

1. das Brennen der Signallaterne nach rückwärts durch ungeblendetes weisses Licht kenntlich zu machen sei, dass dieses weisse Licht jedoch, wenn in der Nähe andere Signallichter sich befinden, durch vorgesetzte Blenden derartig abzuschwächen wäre, dass es seinen schädlichen Einfluss auf andere Signallichter verliert;
2. wenn es erforderlich erscheint, die Stellung des Signals bei Dunkelheit auch nach rückwärts erkennbar zu machen,

so zeigt die Laterne dorthin bei Haltstellung blaues Sternlicht, bei Fahrtstellung weisses Licht;

und bei den Vorsignalen:

1. das Brennen der Signallaterne wird nach rückwärts durch ungeblendetes weisses Licht angezeigt;
2. die Stellung des Signals wird dem Signalwärter und dem Stationsbeamten durch elektrische Vorrichtungen kenntlich gemacht. Sowohl bei der Haltstellung, als auch bei der Fahrtstellung muss Strom in der Leitung sein.

Metz, Juni 1894. Kecker.

Die Eisenbahnen der Erde 1888—1892.

Das im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Archiv für Eisenbahnwesen" Jahrg. 1894 Heft 3 bringt im Anschluss an die gleichen Veröffentlichungen in den Vorjahren[1]) eine Zusammenstellung der Eisenbahnen der Erde von Ende des Jahres 1888 bis dahin 1892. Nach Inhalt derselben war die Gesammtlänge der Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1892 auf 653 937 km (gegen 635 023 km Ende 1891) angewachsen.

Den grössten Antheil an dieser Länge hat von den 5 Erdtheilen Amerika; es besitzt allein 352 230 km Eisenbahnen, also etwa 50 000 km mehr als die übrigen 4 Erdtheile zusammen. An zweiter Stelle kommt das an Flächenraum weit kleinere Europa mit 232 317 km Eisenbahnen. Asien mit seiner gewaltigen Ausdehnung hat bis jetzt immer nur noch eine verhältnissmässig sehr geringfügige Eisenbahnlänge — im ganzen 37 367 km. Ein beträchtlicherer Zuwachs ist hier aber demnächst durch den von der Russischen Regierung energisch in Angriff genommenen Bau der ganz Asien durchquerenden Sibirischen Bahn zu erwarten, an die sich später voraussichtlich auch noch Seitenbahnen von nicht unbeträchtlicher Ausdehnung anschliessen werden. Auch in dem zur Türkei gehörigen Theile Asiens, in dem in den letzten Jahren die Eisenbahnlänge verhältnissmässig gewachsen ist, ist ein weiterer Ausbau des Eisenbahnnetzes zu erwarten. Durch den Bau der Sibirischen Eisenbahn wird ferner vielleicht auch China, das sich immer noch durchaus ablehnend gegen die Eisenbahnen verhält, zum Bahnbau veranlasst.

Afrika besitzt ebenfalls im Verhältniss zu seiner Flächengrösse und Bevölkerungszahl bis jetzt nur noch eine sehr unbedeutende Eisenbahnlänge, die sich hauptsächlich im Norden des Erdtheils, in Algier und Aegypten, und im Süden, in der Englischen Kapkolonie, in Natal, der Südafrikanischen Republik und dem Oranje-Freistaat befindet. Die mittlere gewaltige Ländermasse Afrikas hat nur spärliche Anfänge des Eisenbahnbaues. Ein, wenn auch nicht sehr erheblicher Zuwachs ist hier demnächst durch die geplanten und zum Theil schon in Ausführung begriffenen Eisenbahnen im Kongogebiete und später wohl auch in Deutsch-Ostafrika zu erwarten.

Australien, obwohl an Fläche bedeutend kleiner als Afrika, besitzt doch schon fast das Doppelte der Eisenbahnlänge des letzteren Erdtheils. Die einzelnen Kolonien des Australischen Festlandes und die Insel Neuseeland wetteifern miteinander im Ausbau ihrer Eisenbahnnetze.

Der Zuwachs, den das Eisenbahnnetz der Erde in dem fraglichen Zeitraum vom Schlusse des Jahres 1888 bis Ende 1892 erfahren hat, beziffert sich auf 80 135 km oder 14 % der zum ersteren Zeitpunkt im Betrieb gewesenen Länge, während derselbe in 1885—89 108 600 km (= 22,3 %), in 1886—90 101 407 km (= 19,6 %), in 1887—91 84 917 km (= 15,4 %) betrug. Gegenüber dem Zuwachse in den früheren Jahren (seit 1879), welcher in 1885—89 seinen Höhepunkt mit 92 168 km (= 26,3 %) erreichte, macht sich also eine stete Abnahme bemerkbar.

Die in den letzten Jahren in verschiedenen Ländern zu Tage getretenen wirthschaftlich ungünstigen Verhältnisse werden ihre Wirkung auf den Eisenbahnausbau voraussichtlich noch weiter ausdehnen und ein weiteres Sinken des Zuwachses in den nächsten Jahren veranlassen. Insbesondere wird dies der Fall sein in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo die rasche Entwickelung des Eisenbahnbaues zum Theil auf ungesunder Grundlage beruhte und der Zuwachs bereits von dem vierjährigen Zeitabschnitte von 1879—83 ab erheblich und stetig gefallen ist. Der Zuwachs betrug nämlich in den Jahren 1885—89 52 179 km (= 25,1 %), 1886—90 46 399 km (20,9 %) 1887 bis 1891 33 287 (13,8 %), 1888—92 29 936 (11,9 %).

Der im Zeitabschnitt 1879—83 liegende Höhepunkt des Zuwachses (56 327 km = 41,7 %) ist hiernach in dem Zeitraum 1885—89 nahezu noch einmal erreicht worden, danach aber gehen die Zahlen rasch herunter.

Zum Vergleiche gibt das „Archiv" noch die Zahlen des Zuwachses in den gleichen Zeitabschnitten für Deutschland, Frankreich und England an. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass auch in diesen Ländern der Zuwachs an Eisenbahnlänge in den letzten Jahren etwas nachgelassen hat, wenn auch nicht in dem Maasse wie in den Vereinigten Staaten:

a) in Deutschland: 1885—89 4 221 km (11,2 %), 1886—90 4 845 km (11,3 %), 1887—91 3 639 km (9,1 %), 1888—92 3 351 km (8,2 %);
b) in Frankreich: 1885—89 3 857 km (11,9 %), 1886—90 3 550 km (10,6 %), 1887—91 3 719 km (10,9 %), 1888—92 3 387 km (9,6 %);
c) in Grossbritannien und Irland: 1885—89 1 245 km (4 %), 1886—90 1 192 km (3,8 %), 1887—91 986 km (3,1), 1888—92 825 km (2,2 %).

Die Uebersicht der Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde vom Schlusse des Jahres 1888 bis zum Schlusse des Jahres 1892 und das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse und Bevölkerungszahl der einzelnen Länder gibt folgendes Bild:[2])

Länder	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
	1888	1889	1890	1891	1892
	Kilometer				
I. Europa.					
Deutschland[3]):					
Preussen	24 332	24 968	25 464	25 801	26 187
Bayern	5 350	5 421	5 568	5 659	5 787
Sachsen	2 325	2 380	2 488	2 499	2 549
Württemberg	1 473	1 500	1 517	1 532	1 557
Baden	1 414	1 432	1 562	1 583	1 609
Elsass-Lothringen	1 457	1 472	1 507	1 570	1 618
UebrigeDeutscheStaaten	4 475	4 620	4 763	4 780	4 870
Zusammen Deutschland	40 826	41 793	42 869	43 424	44 177
Oesterreich - Ungarn, einschliessl. Bosnien usw.	25 767	26 587	27 015	28 066	28 357
Grossbritannien undIrland	31 878	32 088	32 297	32 487	32 703
Frankreich	35 258	36 370	36 895	37 949	38 645
Russland, einschl. Finnland	29 432	30 159	30 957	31 071	31 626
Italien	12 269	12 760	12 855	13 139	13 673
Belgien	4 828	5 088	5 263	5 307	5 438
Niederlande, einschliessl. Luxemburg	3 000	3 014	3 061	3 079	3 079
Schweiz	2 974	3 104	3 199	3 279	3 350
Spanien	9 583	9 774	9 878	10 255	10 894
Portugal	1 910	2 060	2 125	2 293	2 293
Dänemark	1 969	1 969	1 986	2 008	2 065
Norwegen	1 562	1 562	1 562	1 562	1 562
Schweden	7 527	7 888	8 018	8 279	8 461
Serbien	526	537	540	540	540
Rumänien	2 475	2 493	2 543	2 543	2 611
Griechenland	670	706	776	915	915
Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien	1 649	1 690	1 765	1 769	1 818
Malta, Jersey, Man	110	110	110	110	110
Zusammen Europa	214 213	219 752	223 714	228 075	232 317
II. Amerika.					
Vereinigte Staaten von Amerika	251 292	259 687	268 409	274 551	281 228
Britisch-Nordamerika	20 442	21 439	22 533	22 928	23 925
Neufundland	175	179	179	179	391
Mexiko	7 826	8 455	9 718	10 025	10 660
Mittelamerika	858	900	1 000	1 000	1 000
Vereinigte Staaten von Columbien	342	371	380	388	420
Cuba	1 600	1 700	1 731	1 731	1 731
Venezuela	430	709	800	800	800
Dominikanische Republik	115	115	115	115	115
Portorico	18	18	18	18	18
Vereinigte Staaten von Brasilien	8 930	9 300	9 500	10 281	10 281
Argentinische Republik	7 256	8 255	10 244	12 353	13 134
Paraguay	152	203	240	253	253
Uruguay	642	757	1 127	1 595	1 700
Chile	2 900	3 100	3 100	3 100	3 100
Peru	1 347	1 600	1 667	1 667	1 667
Bolivia	130	171	209	400	955
Ecuador	204	269	300	300	300
Britisch Guyana	35	35	35	35	35
Jamaika, Barbados, Trinidad, Martinique	474	474	474	508	517
Zusammen Amerika	305 168	317 737	331 779	342 227	352 230

[1]) Siehe Nr. 42 S. 396 ff. Jahrg. 1893 d. Ztg.

[2]) Einzelne Abweichungen der vorliegenden Nachweisung von den früheren beruhen auf Berichtigung nach den inzwischen zur Kenntniss gelangten neueren Quellen. Für die Umrechnung sind 1 Engl. Meile = 1,609 km und 1 Werst = 1,067 km angenommen.

[3]) Die Angaben für Deutschland beziehen sich auf die Eigenthumslängen (mit Schmalspurbahnen) für die einzelnen Betriebsjahre.

Länder	Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
	1888	1889	1890	1891	1892
	Kilometer				
III. Asien.					
Britisch-Indien	23 266	25 488	26 395	27 808	28 590
Ceylon	291	291	308	308	308
Kleinasien	658	720	853	978	1 591
Russisches Transkaspisches Gebiet	1 433	1 433	1 433	1 433	1 433
Persien	18	18	30	54	54
Niederländisch-Indien	1 230	1 270	1 361	1 541	1 720
Japan	1 460	1 952	2 333	2 773	3 020
Portugiesisch-Indien	54	54	54	82	82
Malayische Staaten	60	80	100	140	140
China	138	200	200	200	200
Cochinchina, Pondichéry, Malakka, Tonkin u. a.	201	201	201	219	229
Zusammen Asien	28 809	31 707	33 268	35 536	37 367
IV. Afrika.					
Aegypten	1 519	1 541	1 547	1 547	1 547
Algier und Tunis	2 850	3 094	3 105	3 149	3 193
Kapkolonie	2 858	2 873	2 922	3 326	3 932
Natal	376	417	546	550	643
Südafrikanische Republik	81	81	120	201	312
Oranje-Freistaat	—	—	237	759	900
Mauritius, Réunion, Senegalgebiet, Angola, Mozambique u. a.	830	860	910	964	1 080
Zusammen Afrika	8 514	8 866	9 387	10 496	11 607
V. Australien					
Neuseeland	3 007	3 076	3 147	3 232	3 232
Victoria	3 487	3 682	4 325	4 501	4 699
Neu-Süd-Wales	3 548	3 624	3 641	3 641	3 862
Süd-Australien	2 614	2 827	2 854	2 928	2 933
Queensland	3 107	3 320	3 446	3 706	3 786
Tasmanien	526	603	643	683	752
West-Australien	719	800	825	1 047	1 062
Hawaii	90	90	90	90	90
Zusammen Australien	17 098	18 022	18 971	19 828	20 416
Wiederholung.					
Europa	214 213	219 752	223 714	228 075	232 317
Amerika	305 168	317 737	331 779	342 227	352 230
Asien	28 809	31 707	33 268	35 536	37 367
Afrika	8 514	8 866	9 387	10 496	11 607
Australien	17 098	18 022	18 971	19 828	20 416
Zusammen auf der Erde	573 802	596 084	617 119	636 162	653 937

Länder	Zuwachs von 1888—1892		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1892 Bahnlänge auf je	
	im ganzen	in Prozent	Flächengrösse qkm	Bevölkerungszahl in 1 000	100 qkm	10 000 Einw.
	km		(abgerundet)		km	km
I. Europa.						
Deutschland:						
Preussen	1 855	7,6	348 400	30 513	7,5	8,5
Bayern	437	8,2	75 900	5 655	7,6	10,2
Sachsen	224	9,6	15 000	3 603	17,0	7,1
Württemberg	84	5,7	19 500	2 048	8,0	7,6
Baden	195	13,8	15 100	1 675	10,6	9,6
Elsass-Lothringen	161	11,0	14 500	1 613	11,2	10,0
Uebrige Deutsche Staaten	395	8,8	52 100	5 172	9,3	9,4
Zus. Deutschland	3 351	8,2	540 500	50 279	8,2	8,8
Oesterreich-Ungarn, einschl. Bosnien usw.	2 590	10,0	676 700	43 233	4,2	6,6
Grossbritannien u. Irland	825	2,2	314 600	37 888	10,4	8,6
Frankreich	3 387	9,6	536 400	38 343	7,2	10,1
Russland, einschl. Finnland	2 194	7,4	5 390 000	100 188	0,6	3,2
Italien	1 404	11,4	286 600	31 234	4,8	4,4
Belgien	610	12,6	29 500	6 195	18,4	8,8
Niederlande, einschliesslich Luxemburg	79	2,6	35 600	4 833	8,7	6,4
Schweiz	376	12,6	41 400	2 950	8,1	11,4
Spanien	1 311	13,7	514 000	17 566	2,1	6,2
Portugal	383	20,0	92 600	4 708	2,5	4,9
Dänemark	96	4,9	39 400	2 300	5,2	9,0
Norwegen	—	—	322 300	2 000	0,5	7,8
Schweden	934	12,4	450 600	4 807	1,8	17,6
Serbien	14	2,7	48 600	2 227	1,1	2,5
Rumänien	136	5,5	131 000	5 038	2,0	5,2
Griechenland	245	36,6	65 100	2 187	1,4	4,2
Europ. Türkei, Bulgarien, Rumelien	169	10,2	272 500	9 000	0,7	2,0
Malta, Jersey, Man	—	—	1 100	325	—	—
Zusammen Europa	18 104	8,5	9 788 500	365 301	2,4	6,4
II. Amerika.						
Vereinigte Staaten von Amerika	29 936	11,9	7 692 300	65 302	3,7	43,1
Brit.-Nordamerika	3 483	17,0	8 952 000	4 833	0,3	49,5
Neufundland	216	123,4	108 800	204	0,4	19,1
Mexiko	2 834	36,2	1 946 500	12 056	0,5	8,8
Mittelamerika	142	16,6	449 600	3 248	0,2	3,1
Vereinigte Staaten von Columbien	78	22,8	1 203 100	3 920	—	1,1
Cuba	131	8,2	118 800	1 632	1,5	10,6
Venezuela	370	86,0	1 043 900	2 324	0,1	3,4
Dominikanische Republik	—	—	48 600	504	0,2	2,3
Portorico	—	—	9 300	807	0,2	0,2
Vereinigte Staaten von Brasilien	1 351	15,1	8 361 400	14 602	0,1	7,0
Argentinische Republik	5 878	81,8	2 894 300	4 326	0,5	30,4
Paraguay	101	66,4	253 100	460	0,1	5,5
Uruguay	1 058	164,8	186 900	772	0,9	22,0
Chile	200	69,0	753 200	3 200	0,4	9,7
Peru	320	23,8	1 137 000	2 980	0,1	5,6
Bolivia	825	634,6	1 334 200	1 435	0,1	6,6
Ecuador	96	47,1	299 600	1 505	0,1	2,0
Britisch-Guyana	—	—	282 300	285	—	1,2
Jamaika, Barbados, Trinidad, Martinique	43	9,1	—	—	—	—
Zus. Amerika	47 062	15,4	—	—	—	—
III. Asien.						
Britisch-Indien	5 324	22,9	4 040 800	287 223	0,7	1,0
Ceylon	17	5,8	65 700	3 008	0,5	1,0
Kleinasien	933	141,8	1 778 200	15 478	0,1	1,0
Russisches Transkaspisches Gebiet	—	—	554 900	700	0,3	20,5
Persien	36	—	1 645 000	7 500	—	—
Niederl.-Indien	490	39,8	581 500	26 909	0,3	0,6
Japan	1 560	106,8	382 400	40 719	0,8	0,7
Portugies.-Indien	28	51,9	3 700	514	2,2	1,6
Malayische Staaten	80	—	86 000	619	0,2	2,3
China	62	—	11 115 600	360 250	—	—
Cochinchina, Pondichéry, Malakka, Tonkin u. a.	28	13,9	—	—	—	—
Zusammen Asien	8 558	29,7	—	—	—	—

Länder	Zuwachs von 1888—1892		Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1892 Bahnlänge auf je	
	im ganzen	in Prozent	Flächengrösse qkm	Bevölkerungszahl in 1 000	100 qkm	10 000 Einw.
	km		(abgerundet)		km	km
IV. Afrika.						
Aegypten	28	1,8	994 300	6 848	0,2	2,3
Algier und Tunis .	343	11,6	783 400	5 675	0,4	5,6
Kapkolonie . . .	1 074	37,6	573 200	1 610	0,7	24,4
Natal	267	71,0	48 600	544	1,3	11,8
Südafrik. Republik	231	285,2	308 600	769	0,1	4,1
Oranje-Freistaat .	900	—	131 100	208	0,7	43,3
Mauritius, Réunion, Senegalgebiet, Angola, Mozambique u. a. . .	250	30,1	—	—	—	—
Zusammen Afrika	3 093	36,3	—	—	—	—
V. Australien.						
Neuseeland . . .	225	7,5	270 600	650	1,2	49,7
Victoria	1 212	34,8	227 600	1 167	2,1	40,3
Neu-Süd-Wales .	314	8,9	805 700	1 198	0,5	32,2
Süd-Australien . .	319	12,2	2 340 600	332	0,1	88,4
Queensland . . .	679	21,9	1 731 400	421	0,2	89,9
Tasmanien . .	226	43,0	67 900	153	1,1	49,2
West-Australien .	343	61,6	2 745 400	59	—	180,0
Hawaii	—	—	16 900	90	0,5	10,0
Zus. Australien	3 318	19,4	8 206 100	4 070	0,2	50,2
Wiederholung.						
Europa	18 104	8,5	9 788 500	365 301	2,4	6,4
Amerika	47 062	15,4	—	—	—	—
Asien	8 558	29,7	—	—	—	—
Afrika	3 093	36,3	—	—	—	—
Australien . . .	3 318	19,4	8 206 100	4 070	0,2	50,2
Zus. auf der Erde	80 135	14,0	—	—	—	—

In einer weiteren Uebersicht sind im „Archiv“ neuere Angaben über die auf den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahnen in verschiedenen Ländern verwendeten Geldbeträge zusammengestellt. Die durchschnittlichen Kosten eines Kilometers Eisenbahn ergeben sich danach für Europa auf 312 300 *M.* und für die übrigen Erdtheile auf 158 800 *M.*, woraus sich das gesammte auf die Eisenbahnen der Erde (653 937 km) am Schlusse des Jahres 1892 verwendete Anlagekapital von rund 139,5 Milliarden Mark (durchschnittlich rund 213 300 *M.* für 1 km) ergibt. Für die am Schlusse des Jahres 1883 vorhanden gewesenen Eisenbahnen wurde das Anlagekapital auf 95,5 Milliarden Mark berechnet, es ist also seitdem um 46 Milliarden gewachsen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 15,360 km lange Strecke Szepsi-Pocskaj-Meczenzéf und die 2,944 km lange Strecke Pocskaj-Luciabánya der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, welche am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre, und zwar die Strecke Szepsi-Meczenzéf dem Gesammtverkehre und die Strecke Pocskaj-Luciabánya dem Wagenladungs-Frachtgutverkehre, übergeben worden sind, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2155 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung der Ausschussberichte zu den Nummern XI und XV der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2181 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2184 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der Statistik, betreffend Berichtigung des Protokolls des Ausschusses für Angelegenheiten der Statistik über die Sitzung zu Salzburg am 16. Juni 1894 (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2187 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2212 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung des Ausschussberichtes zu Nummer XXII der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Mai d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Mai d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse in Stationen und 194 sonstige meist geringere Unfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 220 Personen zu Schaden gekommen, sowie 48 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 132 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 14 verletzt, und zwar entfallen: 4 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona, je 3 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg und auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin und 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 20 getödtet und 162 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 9 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Bahnarbeiter getödtet und 53 Beamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35 245,88 km Betriebslänge und 979 922 496 geförderten Achskilometern) 239 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und auf den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 299,05 km Betriebslänge und 31 580 759 geförderten Achskilometern) 6 Fälle, und zwar auf die Werrabahn 2 Fälle und auf die Hessische Ludwigsbahn 4 Fälle.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Der zwischen Ohrstedt und Sollbrück belegene Haltepunkt Ahrenviöl ist am 15. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden. Eine direkte Personenabfertigung findet von und nach Büttel, Flensburg, Harblek, Husum, Jübek, Ohrstedt, Schleswig, Friedrichsberg, Schwesing, Sollbrück und Tönning statt. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Ahrenviöl abgefertigt.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. August d. J. wird der zwischen Falkenau und Grottkau belegene bisherige Personen-Haltepunkt Alt-Grottkau der Strecke Brieg-Neisse und die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Kochanowitz der Strecke Lublinitz-Herby auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Zu demselben Zeitpunkte wird die bisher nur für den Eil- und Stückgutverkehr eingerichtete Station Niedobschütz der Strecke Kattowitz-Nendza auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist die Station Niedobschütz nicht geeignet. Ferner wird der zwischen Czempin und Moschin gelegene Haltepunkt Peetzen am 1. August d. J. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. August d. J. wird der an der Bahnstrecke Memel-Bajohren zwischen Kollaten und Dt.-Krottingen neu eingerichtete Personen-Haltepunkt Klauspuszen für den Personen- und Gepäckverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass von Klauspuszen Fahr- und Rückfahrkarten nur nach Kollaten, Försterei, Memel, Dt.-Krottingen und Bajohren verausgabt werden. Gepäckstücke werden von Klauspuszen unabgefertigt mitgenommen und die tarifmässigen Gebühren für die Beförderung auf der Endstation erhoben.

Bezeichnung von Stationen.

Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn. Die Station Mannheim-Neckarvorstadt führt zur besseren Unterscheidung von der gleichnamigen Station der Hessischen Ludwigsbahn fortan die Bezeichnung „Mannheim-Neckarvorstadt Nebenb."

Brölthaler Eisenbahn.

In Nr. 163 des „Reichs-Anz." wird die Urkunde, betreffend die von der Brölthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu Hennef beschlossene Vermehrung ihres Grundkapitals durch Ausgabe weiterer Aktien im Betrage von 498 000 *M.* sowie das Privilegium wegen Ausgabe von 500 000 *M.* 4,5 % Anleihescheine, Ausgabe von 1894, veröffentlicht.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

In dem am 31. März d. J. beendeten Betriebsjahre wurden nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht 77 165 Personen, 240 t Gepäck, 280 Hunde und 69 231 t Güter aller Art befördert.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 30 550 *M.*, aus dem gesammten Güterverkehr 71 393 *M.* und aus sonstigen Quellen 7 119 *M.*, überhaupt 109 062 *M.*, darunter Einnahme des Erneuerungsfonds 5 153 *M.* Die Betriebsausgaben erforderten 92 985 *M.*, mithin verbleibt ein Ueberschuss von 16 077 *M.* und nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen und zuzüglich des Zuschusses aus dem Erneuerungsfonds für beschaffte Schienen und Kleineisenzeug usw. ein verfügbarer Ueberschuss von 32 815 *M.* Die Verwendung desselben findet wie folgt statt: feste Bahnpacht an die Eisenbahngesellschaft 9 500 *M.*, beweglicher Nutzantheil an die Gesellschaft 11 203 *M.*, 5 % Einlage in den Tilgungsfonds der beschafften Betriebsmittel und Betriebsgeräthe 4 600 *M.*, Einlage in den Tilgungsfonds der für Verbesserungsbauten 1886 bis 1889 aufgewendeten 32 640 *M.* = 2 040 *M.*, Staatseisenbahnsteuer 383 *M.*, persönliche Gewinnantheile 236 *M.* und an den Betriebspächter 4,5 % Zinsen seines im Betriebspark und den Verbesserungsbauten angelegten, noch nicht abgeschriebenen Theiles des Anlagekapitals von rund 64 130 *M.* und als Risikoprämie für den Betrieb 4 853 *M.*

Der Pächter hatte somit im Berichtsjahre zusammen 25 703 *M.* an die Gesellschaft abzuführen.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der auf den 9. August d. J. einberufenen Generalversammlung steht u. a. auch die Beschlussfassung über die projektirte Kleinbahn Cranz-Cranzbeck.

Diese 2 km lange, vollspurige Kleinbahn soll den unmittelbaren Eisenbahnanschluss an den zwischen Memel und den Ortschaften der Kurischen Nehrung einerseits und Cranzbeck andererseits verkehrenden Dampfer der Memel-Cranzer Dampfschifffahrtsgesellschaft vermitteln. Dadurch dürfte eine Belebung des Verkehrs Königsberg-Memel über Cranz, der auf der Strecke Cranz-Cranzbeck gegenwärtig durch Fuhrwerke bedient wird, hervorgerufen werden. Die Baukosten belaufen sich auf rund 60 000 *M.*; an ihrer Aufbringung hat die Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft sich nur mit 20 000 *M.* zu betheiligen, während der Restbetrag durch die à fonds perdu zugesicherten Beihilfen der Königlichen Staatsregierung, des Provinzialverbands von Ostpreussen, der betheiligten Kreisverbände und der genannten Dampfschifffahrtsgesellschaft gedeckt wird.

Cöthen-Zörbig.

Das Kapital der unter der Firma Kleinbahn Cöthen-Zörbig in das Handelsregister eingetragenen neuen Aktiengesellschaft beträgt 900 000 *M.*, eingetheilt in 450 000 *M.* Stammaktien und 450 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien. Die Stammaktien werden in Cöthen und Zörbig zum Parikurse zur Zeichnung aufgelegt, während die Prioritäts-Stammaktien von der Eisenbahnbau-Gesellschaft Burchard & Co. in Berlin, die den Bau der Bahn in Auftrag erhalten hat, übernommen werden.

Colberger Kleinbahn-Aktiengesellschaft.

Unter dieser Firma hat sich mit einem Grundkapital von 2 130 000 *M.*, eingetheilt in 910 Prioritäts-Stammaktien zu je 1 000 *M.* und 1 220 Stammaktien zu je 1 000 *M.*, eine Aktiengesellschaft gebildet. Gegenstand des Unternehmens bildet: der Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Colberg nach Regenwalde mit Abzweigung von Gr.-Jestien nach Stolzenberg. Zu den Gründern der Gesellschaft gehört der Geheime Kommerzienrath Fr. Lenz in Stettin.

Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel.

Das Stammkapital der Gesellschaft, welche bereits handelsgerichtlich eingetragen ist, beträgt 1 000 000 *M.* Die sämmtlichen Stammeinlagen werden dadurch geleistet, dass die Gesellschafter in die Gesellschaft diejenigen Rechte einbringen, die ihnen gemeinschaftlich aus der Urkunde vom 12. Juni d. J., betreffend die Genehmigung zum Bau einer Kleinbahn von Zillerthal nach Krummhübel, zustehen, und dass sie ferner die Verpflichtung übernehmen, diese Bahn plan- und konzessionsmässig auszuführen und in vollständig betriebsmässigem Zustande dem Betriebe zu übergeben. Als Entgelt für diese Einbringung und Verpflichtung wird der Betrag von 1 000 000 *M.* festgesetzt, welcher in Höhe von 400 000 *M.* auf die Firma Jakob Landau auf deren Stammeinlage und in Höhe von je 200 000 *M.* auf die Aktiengesellschaft Nationalbank für Deutschland, die Firma Abraham Schlesinger und den Direktor C. Ströhler als deren Stammeinlage verrechnet wird.

Kleinbahnen.

Die in Königsberg i/Pr. stattfindende Konferenz der Preussischen Landesdirektoren soll auch über die Frage beschliessen, ob und welche Vorschläge der Staatsregierung zwecks Aenderung des Gesetzes vom 28. Juli 1892, betreffend die Kleinbahnen, zu unterbreiten sein dürften.

Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Basel-Strassburg-Frankfurt a/M.

Seit dem 1. d. Mts. verkehren auf der Strecke Basel-Strassburg-Frankfurt a/M. nicht mehr Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft, sondern solche der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der Preis der bei Benutzung des Schlafwagens neben der Fahrkarte der betreffenden Wagenklasse zu lösenden Zuschlagskarte beträgt für I. Klasse 6 *M.*, für II. Klasse 5 *M.*, wofür ein Bett zur Verfügung gestellt wird. Den mit Fahrkarten I. Klasse versehenen Reisenden ist die Belegung zweier Betten in einem Halbkupee gegen Lösung von 2 Zuschlagskarten I. Klasse gestattet. Für Kinder unter 4 Jahren, für welche ein besonderer Schlafplatz nicht beansprucht wird, sind Zuschlagskarten nicht zu lösen. Im übrigen sind für Kinder unter 10 Jahren die gleichen Zuschlagskarten zu lösen wie für Erwachsene. Sofern jedoch 2 Kinder unter 10 Jahren zusammen ein Bett benutzen, genügt für dieselben die Lösung nur einer Zuschlagskarte.

Projektirte Berliner elektrische Strassenbahn.

In der Voraussetzung, dass während der Gewerbeausstellung im Jahre 1896 die bestehenden Verkehrsmittel nach dem Treptower Park nicht ausreichen werden, will die Firma Siemens & Halske aus dem Mittelpunkt der Stadt heraus, nämlich von dem Platz Hinter dem Opernhause ausgehend, nach dem Treptower Ausstellungspark eine elektrische Strassenbahn auf ihre Kosten anlegen und hat beim Magistrat einen Antrag zur Genehmigung dieses Projektes eingereicht. Nach dem Entwurfe soll diese Bahn nicht mit oberirdischer, sondern mit unterirdischer elektrischer Stromleitung zur Ausführung gebracht werden, nach dem Muster der elektrischen Strassenbahn in Budapest, welche sich seit 5 Jahren bewährt hat.

Die Strassenbahn soll Hinter dem Opernhause beginnen, die Behren-, Markgrafen-, Junker-, Ritter- und Reichenberger Strasse entlang führen, und zwar nach Auswahl der Stadt entweder die ganze Reichenberger Strasse entlang bis zum Kanal, oder die Reichenberger Strasse nur bis zur Grünauer Strasse entlang und in der Grünauer Strasse und Wiener Strasse sowie am Görlitzer Ufer entlang. Die Bahn würde den Landwehrkanal entweder in der Verlängerung der Reichenberger Strasse oder in der Gegend der Görlitzer Strasse mit besonderer Brücke überschreiten und endlich den Köpenicker Weg entlang nach dem Treptower Park führen. Die Bahn soll durchweg zweigeleisig ausgebaut und mit der zulässigen grössten Geschwindigkeit befahren werden. Sollte nach dem Vorbilde von Budapest eine Fahrgeschwindigkeit von durchschnittlich 12 km für die Stunde innerhalb der Stadt und 25 km ausserhalb des Weichbildes von Berlin gestattet werden, so würde die ganze Strecke vom Opernhause bis zum Treptower Park in nur 30 Minuten zurückgelegt werden. Die Bahn soll mit grossen elektrischen Wagen für 50 Personen, erforderlichenfalls noch mit grossen Anhängewagen in beliebig kurzen Zwischenräumen in beiden Fahrtrichtungen befahren werden.

Strassenbahnen.

Braunschweigische Strassenbahn. Die Gesellschaft hat bei dem Magistrat den Antrag eingebracht, die Einführung der Elektrizität als Betriebskraft genehmigen und die Konzession der Gesellschaft um 10 Jahre, also bis zum Jahre 1939, verlängern zu wollen. Das zur Installirung des elektrischen Betriebes nothwendige Kapital wird etwa 1 200 000 *M.* betragen. Der Betrieb soll durch oberirdische Stromzuführung und unterirdische Rückleitung geschehen. Die Gesellschaft erbietet sich dann noch, im Anschluss an die zu bauende elektrische Bahn Wolfenbüttel-Braunschweig Geleise zu legen, um den Marktverkehr direkt in die neue

Markthalle leiten zu können und ihr jetziges Netz noch weiter auszubauen.

Posener Pferdeeisenbahn. In der am 10. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde der vorgelegte Geschäftsbericht für das abgelaufene Geschäftsjahr, sowie der Abschluss nebst Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt und die Dividende auf 0,5 % festgesetzt. Sodann genehmigte die Versammlung den Antrag der Verwaltung, das Grundkapital in Höhe von 1 000 000 ℳ um die Hälfte herabzusetzen und zwar durch Rückkauf von Aktien. Ferner wurde beschlossen, die Effekten des Amortisationsfonds im Betrage von 58 870 ℳ zu veräussern und den Erlös zum Rückkauf von Aktien zu verwenden. Schliesslich wurde der mit der „Union" Elektrizitätsgesellschaft abgeschlossene Vertrag angenommen. Hiernach hat sich die Union bis spätestens 1. Juli 1895 zu erklären, ob der Vertrag in Kraft treten soll. Die Union übernimmt nach dem Vertrage den Wagenpark, die Gebäude und das Geleise der Posener Pferdeeisenbahn-Gesellschaft zu einem Preise, der einem Kurse von etwa 40 % für die Aktien entspricht. Wird der Vertrag perfekt, so tritt die Gesellschaft in Liquidation.

Königsberger Pferdebahn. Auf die Tagesordnung der nunmehr auf den 31. d. Mts. neuberufenen Generalversammlung ist, neben der Aufsichtsrathswahl, nur noch gesetzt die Ermächtigung zur eventuellen Uebertragung des Besitzes und der Rechte der Gesellschaft an die Union Elektrizitätsgesellschaft. Ein Antrag auf Liquidation steht nicht auf der Tagesordnung, da der abschliessende Vertrag die Union noch nicht zur Uebernahme der Pferdebahn verpflichten, sondern ihr nur das Recht gewähren soll, bis zum 1. Mai 1895 über die Erwerbung zu den jetzt festzusetzenden Bedingungen sich zu erklären.

Aus Russland.

Geldbewilligungen für die Staatseisenbahnen.

Behufs verstärkter Ausrüstung der Staatseisenbahnen ist beschlossen worden, folgende Summen zu verwenden: 1. für Anschaffung von Waaren- und Plattformwagen 3 200 000 R., 2. behufs Ausstattung der Staatsbahnen zu strategischen Zwecken 1 238 900 R., 3. zur Aufbesserung der Staatsbahnen zu kommerziellen Zwecken 5 408 800 R.

Die Schuja-Iwanowobahn

hat die Genehmigung erhalten zum Bau einer Zufuhrbahn von der Station Iwanowo bis zum Kirchdorfe Teikowo. Die Ausdehnung dieser Bahn wird 31,5 Werst betragen. Zur Bildung des Baukapitals soll eine von der Regierung garantirte Obligationenanleihe im Betrage von 600 000 R. Kredit emittirt werden. Was die Rentabilität dieser Zufuhrbahn anlangt, so scheint dieselbe gesichert zu sein, da eine grosse Manufaktur an ihr belegen ist, die jährlich 1 100 000 Pud Güter durch die Vermittelung der Bahn empfangen und versenden wird.

Ausserdem wird aus den benachbarten Ortschaften eine beträchtliche Menge Waaren auf dieser Bahn zur Beförderung gelangen, darunter allein aus dem Kreise Susdal bis 600 000 Pud landwirthschaftlicher Produkte.

Für die Beförderung von Waaren auf der Teikowozweigbahn ist der Tarif in folgender Weise festgesetzt worden: für Waaren 1. Klasse $^1/_8$ Kop. pro Pud und Werst; für Waaren 2. Klasse $^1/_{12}$ Kop. pro Pud und Werst; für Waaren 3. Klasse $^1/_{18}$ Kop. pro Pud und Werst; für Getreide als Korn, Mehl und Graupen $^1/_{24}$ Kop. pro Pud und Werst; für Salz, Düngemittel, Naphta, Sand, Erde, Bausteine, Lehm und Steinkohlen $^1/_{36}$ Kop. pro Pud und Werst.

Es wird also der Bahn gestattet sein, einen wesentlich höheren Tarif zur Erhebung bringen zu dürfen, als derjenige der anschliessenden Hauptbahn ist, wodurch die Einnahmen verhältnissmässig hoch sein werden.

Die Riga-Dwinsker (Dünaburger) Eisenbahn,

eine jener Bahnen, die am 1. Januar d. J. verstaatlicht worden sind, hat gegenwärtig den letzten Rechenschaftsbericht den Aktionären der ehemaligen Gesellschaft erstattet. Ausser der Hauptlinie Riga-Dwinsk (Dünaburg) 204 Werst, gehören noch zu dem Unternehmen die Mühlgrabener Zweigbahn (11 Werst, die an einen Vorhafen führt) und die Bolderaaer Bahn (17 Werst, die direkt an die Mündung des Dünastroms führt), zusammen 232 Werst = 247,5 km.

Ueber den Verkehr derselben in dem letzten Jahre des Bestehens als Privatgesellschaft können folgende Angaben mitgetheilt werden.

Die Waarenbeförderung betrug:

1. auf der Hauptlinie und der Mühlgrabener Zweigbahn	45 354 365	Pud
2. auf der Bolderaaer Bahn, ausschliesslich der Güter in Mitauer und Tuckumer Zügen	1 309 208	„
zusammen	46 663 573	Pud
davon entfielen auf den Lokalverkehr	9 843 457	Pud
auf den direkten Verkehr	36 820 116	„

Im Personenverkehr wurden befördert:

1. auf der Hauptlinie der Riga-Dwinsker Bahn	485 675	Personen
2. auf der Mühlgrabener Zweigbahn . .	64 727	„
3. auf der Bolderaaer Bahn	154 472	„
zusammen	704 874	Personen
davon kamen auf den Lokalverkehr	650 845	Personen
auf den direkten Verkehr	54 029	„
Die Gesammteinnahme betrug	2 802 752	R.
abzüglich der Renten, Tilgung usw. .	95 579	„
Rest	2 707 173	R.
Die Ausgaben betrugen	2 406 804	„
Reingewinn	300 369	R.

Umbenennung von Bahnen betreffend.

Es verlautet, dass die von Moskau nach Sewastopol und Rostow a. D. führenden Staatsbahnen neue Benennungen erhalten sollen, und zwar soll die Strecke bis Charkow „Moskau-Charkower", die Strecke bis Sewastopol „Charkow-Sewastopoler" und die Strecke von Losowaja bis Rostow „Losowo-Rostower Bahn" genannt werden.

Vereinigung mehrerer Staatsbahnen.

Der Minister der Verkehrsanstalten hat die Verfügung getroffen, dass in Riga die Centralverwaltung der nachfolgenden Staatsbahnen vereinigt werden, nämlich: der Mitauer, Riga-Tuckumer, Bolderaaer, Riga-Pleskauer, Riga-Dwinsk (Dünaburg) -Witebsk-Oreler Bahnen. Zusammen repräsentiren diese Bahnen eine Länge von 1 621 km.

Derartige Zusammenziehungen mehrerer Bahnen zu einer Verwaltung, also die Bildung von grösseren Bezirken wird voraussichtlich, nachdem das Staatsbahnnetz so gross geworden ist, in nächster Zeit mehrfach vorkommen und werden dann gewiss, wie auch in dem vorliegenden Falle, Proteste derjenigen Städte wachrufen, in denen bisher die Verwaltungen domizilirt waren. So läuft Orel die grosse Gefahr mit der Ueberführung der Verwaltung der Orel-Witebsker Bahn nach Riga sehr viel zu verlieren, denn bereits vor einigen Jahren ging die Orel-Grjäsibahn in den Besitz und die Verwaltung des Staates über, und im Jahre 1893 wurde mit der Verpachtung der Bahn an die Südostbahngesellschaft die Verwaltung nach Woronesh übergeführt. Also in verhältnissmässig kurzer Zeit würde Orel zwei grosse Verwaltungen verlieren.

Bahnprojekt Wologda-Archangelsk.

In der Nr. 51 S. 478 d. Ztg. haben wir schon die Nachricht über die erfolgte Genehmigung zum Bau der Bahn von Wologda nach Archangelsk gebracht, und können heute an der Hand inzwischen bekannt gewordener Details das Folgende mittheilen.

Die Bahn soll dieselbe Spurweite erhalten wie die Moskau-Jaroslawer Bahn, nämlich 0,500 Faden, d. h. 1,0667 m, also schmalspurig erbaut werden. Das Baukapital für die Magistrallinie, einige Zufuhrwege zu den die Magistrallinie durchschneidenden Flüssen und die Anlage von Elevatoren ist auf 19 000 000 R. veranschlagt, die durch die Emission einer von der Regierung garantirten Obligationsanleihe gedeckt werden. Der Bau der Linie muss bis zum 1. Januar 1898 vollendet sein. Die zum Bau nöthigen Schienen und sonstigen Eisenbahnutensilien können mit jedesmaliger Genehmigung des Finanzministers aus dem Auslande bezogen werden. In den ersten 12 Jahren nach ihrer Fertigstellung erhält die Bahn von der Regierung folgende nicht zurückzahlbare Beihilfe: in den ersten 3 Jahren die volle Jahreszahlung für Zinsen und Amortisation der Obligationsanleihe, aber nicht über 1 000 000 R. Kredit jährlich, im 4. Jahre $^9/_{10}$ dieser Zahlungen, aber nicht über 900 000 R. und so jedes Jahr $^1/_{10}$ weniger, bis sie endlich im 12. Jahre $^3/_{10}$, aber nicht über 300 000 R. erhält. Die Regierung hat das Recht, das ganze Unternehmen von der Moskau-Jaroslawer Bahn vom 1. Januar 1907 ab auszukaufen.

Die auffallende Erlaubniss, Schienen und andere Eisenbahnutensilien aus dem Auslande beziehen zu dürfen, die ganz gegen die Gepflogenheiten, die in letzterer Zeit stets einen besonderen Ton auf die Verwendung Russischen Materials legten, verstösst, wird wohl ihre natürliche Erklärung in dem

Umstande finden, dass der Bau der Bahn von beiden Endpunkten gleichzeitig in Angriff genommen werden soll. Archangelsk ist aber von England sehr viel leichter auf dem Wasserwege zu erreichen als von Petersburg.

Sibirische Eisenbahn.

Das Komitee der Sibirischen Bahn hat auf Antrag des Ministers der Verkehrsanstalten in seiner letzten Sitzung folgende Ausgaben für die Beschaffung rollenden Materials für die Sibirische Bahn genehmigt: für den I. Distrikt der Westsibirischen Bahn 4 836 238 R., für den II. Distrikt 3 785 390 R. und für den I. Distrikt der Mittelsibirischen Bahn 4 715 690 R. Diese Anweisungen übersteigen die ursprünglichen Anschläge um 486 123 R. Für das rollende Material im II. Distrikt der Mittelsibirischen Bahn werden 6 646 085 R. angewiesen, für die Süd-Ussuribahn 1 472 500 R. (d. h. 113 300 R. über den ursprünglichen Anschlag) und für die Nord-Ussuribahn 2 098 184 R. Die theilweisen Ueberschreitungen des ursprünglichen Anschlags für Beschaffung des Fahrparks erklären sich dadurch, dass die Waaren-Plattformwagen nicht, wie ursprünglich geplant war, eine Tragkraft von 600 Pud, sondern von 750 Pud haben werden, dass auf den besonders gekrümmten Theilen der Linie nicht 6-, sondern 8 rädrige Wagen verkehren werden usw. Endlich sind für die Verbesserung der Flüsse Tschulima und Angara noch 500 000 R. angewiesen.

Eisenbahnbau.

Die Rjäsan-Uralsker Bahn hat den Bau der Zweiglinie Bogojawlensk-Ssosnowka (Länge 75 Werst = 80 km) begonnen; schon im Oktober d. J. soll der Waarenverkehr auf der neuen Zweiglinie eröffnet werden; dieselbe führt durch die getreidereichen Kreise von Koslow und Morschansk.

Eisenbahnprojekte.

Da die projektirten Verbindungsbahnen zwischen der Tambow-Kamyschin, Ssysran-Wjasma und Moskau-Kasan Eisenbahn (vergl. Nr. 24 S. 219 d. Ztg.) die Kaiserliche Genehmigung erhalten haben, ist zu erwarten, dass in nicht allzu langer Zeit auch mit dem Bau dieser Verbindungsbahnen wird begonnen werden können.

Die Frage über die zweckentsprechendste Ausführung dieses geplanten Eisenbahnbaues wurde s. Zt. einer beim Ministerium der Verkehrsanstalten gebildeten Spezialkommission übergeben. Besagte Kommission hat aus dem ihr zu Gebote stehenden Material ersehen, dass die Linie, welche in südlicher Richtung die Eisenbahn Tambow-Kamyschin und Ssysran-Wjasma verbinden wird, nicht auf einen grossen Waarenverkehr rechnen kann und sich daher nur in dem Fall rentiren wird, wenn gleichzeitig mit dieser Bahn zwischen der Ssysran-Wjasma Eisenbahn und der Linie Moskau-Kasan eine andere Verbindungsbahn hergestellt wird, durch welche den Transitwaaren der Zugang in den Süden eröffnet wird. Als Ausgangspunkt der Verbindungsbahn Ssysran-Wjasma und Moskau-Kasan ist die Stadt Pensa festgesetzt worden.

In Bezug auf die weitere Richtung der Zweigbahn nach Norden hat die Kommission sich dahin ausgesprochen, dass das Eisenbahngeleise durch die Ebene des Ssuraflusses gehen solle mit Anschluss an die Eisenbahn Moskau-Kasan, entweder auf der Station Rusajewka oder an einem anderen Punkt, der zwischen dieser Station und Saransk liegt. Bei dieser Richtung werden auf die Verbindungsbahn, nach den Berechnungen der Kommission, bis 17 500 000 Pud Waaren gelangen und zwar wird der grösste Theil davon auf Holz und Getreide entfallen. Durch die Verbindung der Eisenbahn Ssysran-Wjasma mit der Moskau-Kasanbahn wird der Holzexport sowohl aus dem Gouvernement Pensa, als auch aus dem Kreise Alatyr des Gouvernements Ssimbirsk erleichtert werden, zugleich wird auch der Transitverkehr für die Waaren aus Perm und Kasan eröffnet.

Was indessen die Verbindungsbahn zwischen den Eisenbahnen Ssysran-Wjasma und Tambow-Kamyschin betrifft, so soll sie folgende Richtung nehmen: von der Station Pinerowka der Eisenbahn Tambow-Kamyschin auf dem rechten Ufer des Flusses Choper, mit nachherigem Uebergang auf das linke Ufer bis zur Station Rtischtschewo der Eisenbahn Tambow-Ssaratow. Von Rtischtschewo soll die Verbindungslinie auf Pensa zu gehen, wobei sie auf einer Strecke von 45 Werst das bereits fertige Eisenbahngeleise von Rtischtschewo bis Sserdobsk benutzen kann. Diese Bahn wird für zwei industrielle Centren des Kreises Balaschow: die Kirchdörfer Turki und Arkadak, von grossem Nutzen sein.

Aus Frankreich.

Die Dauer der Zinsengewähr der grossen Eisenbahngesellschaften.

Vor Abschluss der Verträge von 1883 war den sechs grossen Eisenbahngesellschaften bis zum Jahre 1914 ein Gewinn zugesichert, der sich bei der Nordbahn zwischen 50 und 55,35 Francs, bei der Ostbahn zwischen 30 und 36,20 Frcs., bei der Westbahn zwischen 30 und 36,75 Frcs., bei der Orléansbahn zwischen 51,80 und 56,10 Frcs., bei der Mittelmeerbahn zwischen 47 und 61,55 Frcs. und bei der Südbahn zwischen 35 und 45,35 Francs hielt. Durch die Verträge von 1883 wurde den Gesellschaften ein fester Gewinn gewährleistet, und zwar der Nordbahn 54,10 Frcs., Ostbahn 35,55 Frcs., Westbahn 38,50 Frcs., Orléansbahn 56 Frcs., Mittelmeerbahn 55 Frcs. und der Südbahn 50 Frcs. Jetzt ist eine die Fachwelt und die Finanzkreise in Frankreich in gewaltige Aufregung versetzende Meinungsverschiedenheit darüber entstanden, wie lange die Zinsengewähr dauert. Bei der Nord- und Mittelmeerbahn kann darüber kein Zweifel bestehen; denn sie haben 1883 ausdrücklich anerkannt, dass die Zinsengewähr 1914 erlischt. Ebenso ist bei der Ost- und Westbahn jeder Zweifel ausgeschlossen; denn ihnen wurde 1883 im Laufe der Unterhandlungen die Verlängerung der Zinsengewähr bis 1934 bezw 1935 klar zugestanden.

Die Meinungsverschiedenheit beschränkt sich also auf die Süd- und Orléansbahn. Der Abgeordnete Camille Pelletan brachte die Angelegenheit zur Erörterung, indem er in der Kammer eine Anfrage über die Dauer der Zinsengewähr für die genannten beiden Gesellschaften ankündigte. Da bald darauf die Tageszeitungen die Mittheilung brachten: der jetzt abgetretene Ministerrath habe die Abgabe einer Erklärung beschlossen, dass 1883 die Frage einer Verlängerung der Zinsengewähr für die Süd- und Orléansbahn über 1914 hinaus niemals aufgeworfen sei, so entspann sich zunächst ein Schriftwechsel zwischen Ad. d'Eichthal, Ehrenpräsident des Verwaltungsrathes der Südbahn, der 1883 als wirklicher Präsident der Südbahn die Verhandlungen für die Gesellschaft leitete, und dem Minister Raynal, der damals für den Staat die Unterhandlungen leitete. Dieser Schriftwechsel führte nicht zum Ziele und die Süd- und Orléansbahn haben infolge dessen beim Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag gestellt, die Frage zu prüfen und, falls er sich ihrer Meinung nicht anschliessen könne, die Entscheidung durch die zuständigen Richter schon jetzt herbeizuführen, da die Interessen der Gesellschaften zu sehr berührt seien, als dass eine Streitfrage von solcher Bedeutung in der Schwebe bleiben könne.

Die Gesellschaften berufen sich grundsätzlich auf den Wortlaut des Vertrages von 1883, der in Art. 13 folgende Fassung hat: „Die Bestimmungen der früheren Verträge, betreffend die dem Staate obliegende Zinsengewähr, werden vom 1. Januar 1884 ab durch folgende Bestimmungen ersetzt.“ In den nun folgenden Bestimmungen ist von irgend welcher Begrenzung der Zinsengewähr keine Rede und daraus folgern die Gesellschaften, dass die zeitliche Begrenzung aufgehoben ist, dass also die Dauer der Zinsengewähr mit der Dauer der Konzession zusammenfällt. Diese Anschauung sei auch in den Hauptversammlungsberichten der Süd- und Orléansbahn vom 22 bezw. 13. Dezember 1883 klar zum Ausdruck gebracht worden, ohne dass damals von der Regierung irgend welcher Einwand erhoben worden wäre. Im übrigen berufen sich namentlich d'Eichthal, damals Präsident, und Aucoc, damals Vizepräsident der Südbahn, auf ihre persönlichen Erinnerungen und darauf, dass sie niemals in die ihnen durch Schaffung des neuen Netzes zufallenden schweren Lasten gewilligt hätten, wenn die Zinsengewähr irgendwie begrenzt worden wäre.

Der Minister Raynal behauptet dagegen ausdrücklich, dass 1883 niemals von einer Verlängerung der Zinsengewähr für die beiden Gesellschaften die Rede gewesen sei und dass er dann die neue Dauer ausdrücklich wie bei der Ost- und Westbahn festgesetzt haben würde. Im übrigen sei er nicht für die Hauptversammlungsberichte der Gesellschaften verantwortlich und habe weder in der Begründung des Gesetzentwurfs noch in seinen Erklärungen in der Kammer etwas angeführt, was die Anschauung der Gesellschaften stützen könne. Ferner sei in der zuerst 1889 vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen und auch den Gesellschaften mitgetheilten Statistik der Französischen Eisenbahnen als Ende der Zinsengewähr für die beiden Gesellschaften der 31. Dezember 1914 angegeben, ohne dass diese Widerspruch erhoben hätten. Aus inneren Gründen kommt der „Moniteur des intérêts matériels“ zu dem Schlusse, dass der Art. 13 des Vertrages von 1883 nicht die von den Gesellschaften behauptete Tragweite habe; denn es sei nicht einzusehen, warum die genannten beiden Gesellschaften eine Verlängerung der Zinsengewähr bis 1956 erhalten haben sollten, während der Betrag des gewährleisteten Gewinnes die frühere Höchstgrenze theils

überschreitet, theils erreicht, was im übrigen nur noch bei der Westbahn der Fall ist.

Eintritt von Nebenbahnen in den internationalen Verkehr.

Die Médoc-Eisenbahngesellschaft, welche im Girondedepartement 102 km Eisenbahnen von allgemeinen Interesse und 10 km Lokalbahnen betreibt, hat den Antrag auf Aufnahme in die Liste der dem Berner Uebereinkommen angehörenden Bahnen beantragt. Sowohl die Aufsichtsstellen als auch der Landeseisenbahnrath haben das Gesuch befürwortet.

Die „Société générale de chemins de fer économiques“ hat dagegen erklärt, dass ihr der Beitritt zum Berner Uebereinkommen gegenwärtig noch zu viel Schreibwerk bereiten würde; sie habe indessen ein Abkommen mit den anschliessenden Hauptbahnen getroffen, welches den Verfrachtern die Vortheile des Berner Vertrages sichert.

Personalnachrichten.

An Stelle von Pingeot ist Mange zum Sekretär der Direktion der Orléansbahngesellschaft ernannt worden. Mange war ehemals Schüler der Polytechnischen Schule und hat sich durch verschiedene Werke über den Eisenbahnbetrieb im Ausland, namentlich in Deutschland, in der Eisenbahnwelt einen Namen gemacht.

Aus Nordamerika.

Elektrische Störungen auf der Brooklyner Hochbahn.

In Nordamerika hat man die unerfreuliche Wahrnehmung gemacht, dass da, wo die Rückleitung der elektrischen Starkströme, die dem Strassenbahnbetrieb dienen, durch die Erde oder selbst durch Schienen erfolgt, elektrolytische Zersetzungsprozesse vor sich gehen, welche eiserne Röhrenleitungen der Wasser- und Gasversorgung und Kabelleitungen für elektrische Schwachströme, d. h. von Telegraphen- und Telephonanlagen, binnen kurzer Frist an einzelnen Stellen ganz zerstören. Man hat neuerdings eingehende Beobachtungen hierüber angestellt und die ausländische Fachpresse ist augenblicklich voll von Mittheilungen über die vorgekommenen Fälle und über Vorschläge zur Abhilfe.

Eine eigenthümliche Erscheinung wurde kürzlich bei der Erweiterung der Abzweigung der 5. Avenue der Brooklyner Hochbahn nach der Stadtbahnlinie bei der 67. Strasse und 3. Avenue beobachtet. Infolge Grunderwerbsschwierigkeiten, welche zwischen der 38. Strasse und 5. Avenue und der 40. Strasse und 3. Avenue zu überwinden waren, wurde zunächst der eiserne Viadukt südlich der 40. Strasse errichtet und als man dann, bei der 38. Strasse beginnend, mit grösstmöglicher Beschleunigung die Verbindung zwischen beiden Theilen herstellen wollte und in der letzten verbleibenden 20 m weiten Oeffnung den ersten der 4 Träger auf die Lager bringen wollte, bildete sich sofort bei Herstellung des Kontaktes ein elektrischer Funkenstrom und schmolz das Eisen durch, welches auf die Strasse tropfte. Es gelang schliesslich, der Sache auf die Spur zu kommen. Die Isolirung eines der oberirdischen positiven Zuleitungsdrähte der Brooklyn City Railroad war verletzt und das blanke Metall des Drahtes kam in Berührung mit der Eisenkonstruktion der Hochbahn. Der Strom folgte derselben und vereinigte sich mit dem negativen Strom, der von unten in die Eisenkonstruktion floss, an einem Punkt auf der anderen Seite des unfertigen Hochbahnabschnittes in dem Augenblick, als der die Verbindung herstellende Träger verlegt wurde. Durch Ableitung des Stromes mit Hilfe eines Kupferdrahtes gelang es, die Arbeiten ohne Störung zu Ende zu führen.

Aus dem Vorfall ist zu ersehen, dass unter Umständen durch die Starkstromleitungen recht unliebsame Zwischenfälle, ja selbst Gefahren, deren Tragweite nicht zu unterschätzen ist, herbeigeführt werden können. Die „Railroad Gazette“, der die vorstehende Mittheilung entnommen ist, weist darauf hin, dass die grossen Verankerungen, mit denen die eisernen Säulen im Fundament gehalten werden, dem Verrosten sehr stark ausgesetzt sind und daher unausgesetzter Aufsicht bedürfen. Auch an anderen Theilen sind ähnliche Zerstörungen zu befürchten und es ist fraglich, ob auf die Dauer die Eisenbahnverwaltungen nicht die den Strassenbahnen gegebene Erlaubniss zurückziehen werden, ihre Leitungen mit dem Viadukt in Verbindung zu bringen.

Andererseits hat sich die Hochbahn nicht genirt, die Gelegenheit wahrzunehmen, die Strassenbahnen den Betrieb ihrer Telegraphenleitungen umsonst besorgen zu lassen. Die Hochbahn zapft einfach den Erdboden an. In den meisten Fällen wird ein Draht in den Grund geführt und mit einem Gas- oder Wasserrohr verbunden, welches bereitwillig den zum Betrieb erforderlichen Strom hergibt. Wenn die Brooklyn Heights Strassenbahn, welche mehr als 300 km eingeleisiger Linien hat, nicht dazu überginge, für die Rückleitung ebenfalls besondere Drähte zu verwenden, könnte es möglicherweise schliesslich dazu kommen, dass die Hochbahnen sich schliesslich auch noch die elektrische Beleuchtung von der Strassenbahn besorgen liessen.

Neue Tarifvereinbarung der westlichen Bahnen.

Die Präsidenten der westlichen Bahnen haben ihren Verkehrsbeamten die Befugniss der Tariffeststellung gänzlich entzogen und behalten sich für alle Maassnahmen ein einheitliches Vorgehen vor. Das Abkommen, welches kürzlich in Chicago getroffen wurde, besagt, dass der Zweck desselben ist, „einheitliche, angemessene und stabile Frachtsätze für Güter in dem Bezirk des Westlichen Güterverbandes, des Südwestlichen Verkehrsverbandes und des Transmissourischen Verbandes“ zu schaffen. Die Organe der Bahnen in der Angelegenheit sind drei Ausschüsse, der Westliche Stammlinienausschuss, der Südwestliche Verkehrsausschuss und der Transmissourische Verkehrsausschuss, die aus Oberbeamten der Bahnen zusammengesetzt werden. Jeder der Ausschüsse hat die Befugniss, die gefassten Beschlüsse zur Ausführung zu bringen und ist für die Innehaltung der Vorschriften verantwortlich. Ein besonderer ausführender Ausschuss, gebildet von den Präsidenten oder deren Stellvertretern, soll einheitliche und angemessene Frachtsätze für die unter Wettbewerb stehenden Knotenpunkte festsetzen und über alle Fragen von allgemeinem Interesse Entscheidung treffen. Frachtermässigungen dürfen von den drei Ausschüssen nicht getroffen werden; dieses Recht wird ausschliesslich vom ausführenden Ausschuss geübt. Auch sollen keinerlei Maassnahmen von den einzelnen Verwaltungen getroffen werden, welche eine Erhöhung der Frachtsätze verhindern könnten. Im übrigen bedeutet die Entziehung des Rechts der Tarifermässigung nichts geringeres als die Beseitigung des Einflusses auf die Tarifbildung überhaupt, denn es kommt nicht vor, dass Erhöhungen von den Ausschüssen aus eigenem Ermessen vorgenommen würden.

Der Bezirk, in dem die neuen Abmachungen in Kraft treten, umfasst das ganze ungeheure Gebiet westlich, nord- und südwestlich von Chicago und St. Louis.

Aus Südamerika.

Uruguay.

Die Central Uruguay railway company hatte im 2. Halbjahr 1893 eine Einnahme von 134 499 £ (gegen 118 269 £ im gleichen Zeitraum 1892), eine Ausgabe von 66 165 (66 609) £ und einen Ueberschuss von 68 334 (51 660) £, der sich durch verschiedene Einnahmen auf 76 135 £ 9 sh 4 d erhöhte. Nach Bestreitung der Lasten blieben 38 497 £ 3 sh 3 d zur Verfügung und gestatteten die Vertheilung eines Halbjahrsgewinnes von 1,5 %, während 8 497 £ 3 sh 3 d auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die befriedigenden Einnahmen beweisen, dass die gedrückte Lage, unter der das Land in letzter Zeit litt, einem Aufschwung zu weichen beginnt.

Die Central Uruguay Northern Extension railway company, deren Linie von der Centralbahn gegen einen Antheil an der Einnahme betrieben wird, hatte aus dem Betriebsüberschuss und der staatlichen Zinsengewähr Ende 1893 einen Reinertrag von 18 543 £ zur Verfügung, von dem ein Halbjahrsgewinn von 3,5 sh vertheilt und der Rest von 1 043 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Die Central Uruguay Eastern Extension railway company, deren Linie gleichfalls von der Centralbahn gegen einen Einnahmeantheil betrieben wird, hatte Ende 1893 einen Reinertrag von 14 134 £, von dem ein Halbjahrsgewinn von 4 sh vertheilt und der Rest von 134 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Brasilien.

Die Great Western of Brazil railway company (87 Meilen) hatte im Jahre 1893 eine Einnahme von 1 327 743 Mrs. (gegen 957 425 Mrs. in 1892) und eine Ausgabe von 768 819 (547 801) Mrs. Der Reinertrag belief sich am Schlusse des Jahres auf 19 158 £ und erhöhte sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre auf 26 886 £; davon wurde ein Jahresgewinn von 6 % vertheilt und der Rest von 8 866 £ auf neue Rechnung vorgetragen. Die im Jahre 1893 erzielten Betriebsergebnisse sind Dank der guten Zucker- und Baumwollernte, sowie der von der Regierung genehmigten Tariferhöhung die günstigsten, die bisher zu verzeichnen waren; der Reinertrag gestattete die Rückzahlung der im Vorjahre von der Regierung geleisteten Zinsengewähr zum Nennwerthe. Dieses Ergebniss ist um so bemerkenswerther, als Pernambuco während der letzten Monate des Jahres sich im Belagerungszustand befand, wodurch der Handel zerstört, die Waarenlager abgeschnitten und die Arbeitsthätigkeit gehemmt wurden.

Die Sao Paulo railway company hatte im 2. Halbjahr 1893 eine Betriebseinnahme von 5 168 925 Mrs. (927 976 Mrs. weniger als im gleichen Zeitraum 1892); die Betriebskosten verzehrten infolge nothwendiger Ausbesserungen und Erneuerungen, sowie hoher Gehälter 61,76 % der Einnahme. Mit Einschluss eines Uebertrags von 15 717 £ aus dem vorhergehenden Halbjahr blieben nach Bestreitung der Schuldenzinsen 98 224 £ zur Verfügung, von denen ein vorläufiger Gewinn von 8 % vertheilt und der Rest von 26 191 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Um die hohen Wechselkosten möglichst auszugleichen, hat die Gesellschaft bei der Regierung die Ermächtigung nachgesucht, wie die anderen Gesellschaften ihre Tarife mittelst einer beweglichen Staffel erhöhen zu dürfen; vorläufig hat die Regierung gestattet, die Personen- und gewisse Gütertarife um 50 % zu erhöhen.

Die Compagnie générale de chemins de fer brésiliens hat am 13. Mai 1893 die Strecke Restinga-Secca-Palmeiras (20 km) eröffnet, so dass sich jetzt 196 km im Betriebe befinden, nämlich die Linien: Curityba-Iguassu, Abzweigung (72 km), Iguassu-Lapa (30 km), Morretes-Antonina (17 km), Iguassu-Porto-Amazonas (57 km) und Restinga-Secca-Palmeiras (20 km). Die beiden Verlängerungen nordwärts bis Ponta Grossa und südwärts bis Rio Negro wären ohne den Bürgerkrieg Mitte dieses Jahres vollendet worden. Auf der Stammbahn Paranagua-Curityba betrugen 1893 die Einnahmen 3 302 909,72 Frcs. (gegen 3 205 365,70 Frcs. in 1892), die Ausgaben 1 479 731,95 Frcs. oder 44,8 % der Einnahme und der Ueberschuss 1 823 177,77 Frcs.; von letzterem gehen aber 390 556,38 Frcs. für Neu- und Verbesserungsbauten sowie für Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln ab, während 1 432 621,39 Frcs. der Regierung auf Grund der Zinsengewähr gutgebracht werden. Auf den Verlängerungen wurden 1 557 187,84 Frcs. vereinnahmt und 1 015 617,90 Frcs. (65,22 % der Einnahme) verausgabt, während 541 569,94 Frcs. Ueberschuss von der Zinsengewähr in Abzug kommen. Die Betriebsergebnisse der Verlängerungen sind in Wirklichkeit noch viel günstiger, da sie sich von Monat zu Monat verbessern.

Chile.

Die Transanden-Eisenbahn von Antofagasta nach Bolivia führte anfangs nur bis Uyuni in Bolivia, ist aber seit einem Jahre bis Oruro (925 km von Antofagasta) verlängert worden; ausserdem sind die Vorarbeiten für eine Fortsetzung von Oruro nach La Paz, der Hauptstadt von Bolivia (224 km) angefertigt worden, während die Vorarbeiten für eine Zweigbahn von Uyuni nach Potosi (etwa 100 km) im Gange sind. Die Spurweite beträgt nur 0,76 m (30" Engl.) und das Schienengewicht 18 kg; überhaupt ist die Bahn sehr billig hergestellt. Im Jahre 1892 wurde 21 700 Personen und 416 200 t Güter befördert; die Einnahmen betrugen 6 180 000 Frcs. (fast 11 000 Frcs. für 1 km), die Ausgaben rund 4 Millionen und der Ueberschuss 2 180 000 Frcs.

Die Nitrate railways company (242,5 Meilen) hatte 1893 eine Einnahme von 636 292 £, von der nach Abzug von 34,45 % für Betriebsausgaben ein Reinertrag von 407 357 £ verblieb; durch den Uebertrag aus dem Vorjahre und verschiedene Einnahmen erhöhte sich der Reinertrag auf 498 639 £, von dem nach Bestreitung der Lasten an die Vorzugsantheilscheine ein Jahresgewinn von 20 %, an die Stammantheilscheine ein solcher von 17 % (einkommensteuerpflichtig) vertheilt und der Rest von 60 929 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Da sich die Salpeterbestände in Europa vermindert haben, so stehen bedeutende Aufträge für 1894 und demnach ein guter Verkehr für die Bahnen in Aussicht. Die Verlängerung nach Lagunos ist am 1. Januar d. J. vollendet worden.

Durch neuerdings erlassene Gesetze sind 4 Konzessionen ertheilt worden, nämlich 1. für eine Schmalspurbahn von Antofagasta nach Aguas Blancas mit Abzweigungen nach den Salpeterlagern des Bezirks, 2. für die Verlängerung der Tongoy de Cerillosbahn bis Trapichos, 3. für eine Bahn von Rancagua an der südlichen Staatsbahn nach Peumo, und 4. für eine elektrische Strassenbahn von Santiago nach San Bernardo.

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Am 1. d. Mts. ist der älteste vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Siegert, aus dem Staatsdienste geschieden. Siegert wurde bereits vor mehr als 30 Jahren als vortragender Rath in das damalige Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berufen, doch erlitt seine Thätigkeit dort eine längere Unterbrechung dadurch, dass die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft ihn anfangs der 70er Jahre zum Präsidenten ihrer Direktion wählte. Mit der Verstaatlichung des Unternehmens trat er wieder in den Staatsdienst und in das Ministerium zurück. Siegert ist ein hervorragender Ingenieur, der sich um das Preussische Eisenbahnwesen viele Verdienste erworben hat. In früheren Jahren war er auch Lehrer an der Bauakademie und Mitglied der Prüfungskommissionen für die Baubeamten, zuletzt noch Mitglied des technischen Ober-Prüfungsamtes. Der Akademie des Bauwesens wird er auch nach seinem Uebertritt in den Ruhestand weiter angehören.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. August d. J. wird die Verkehrsstelle Neundorf i. V. mit den für die Station Plauen i. V. (unterer Bahnhof) bestehenden Frachtsätzen in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Dresden, den 14. Juli 1894. (1686)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August d. J. wird zu dem Gütertarif Elberfeld-Oberhessen vom 1. August 1891 der Nachtrag V eingeführt, welcher u. a. Entfernungen für die Stationen Freienohl, Immenhausen, Mengeringhausen und Rönkhausen des diesseitigen Direktionsbezirks enthält.

Elberfeld, den 13. Juli 1894. (1687)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Anderweite Frachtberechnung für Ortssendungen auf Wagen mit 12,5 t Ladegewicht und darüber. Die in den Binnen-Gütertarifen der Preussischen Staatseisenbahnen unter II. D enthaltenen Bestimmungen über die Berechnung der Ortsfracht erhalten vom 1. September d. J. ab folgende erweiterte Fassung:

„Privatanschlüsse und Lagerplätze, Umstellungsgebühr, Ortsfracht.

D. Für den Fall der Uebernahme der Beförderung von Wagen von einem Anschlusswerk, Lagerplatz etc. bis zu dem zugehörigen Bahnhofe oder umgekehrt oder zwischen zwei an denselben Bahnhof angeschlossenen Werken, Lagerplätzen etc. wird, sofern für einzelne Fälle nicht anderweite Gebühren festgesetzt sind — ausser den Anschlussfrachten bezw. Ueberfuhrgebühren etc. — eine Gebühr (Ortsfracht) von 5 ℳ. für jeden Wagen von weniger als 12,5 t Ladegewicht erhoben. Bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 12,5 bis 14,9 t beträgt die Ortsfracht 6,25 ℳ., bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und mehr 7,50 ℳ für den Wagen. Mindestens kommt der Betrag von 6 ℳ. für jeden Wagen zur Erhebung."

Köln, den 15. Juli 1894. (1688)

Namens der übrigen Königlichen
Eisenbahndirektionen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1. Am 1. August d. J. kommt der Tarifnachtrag XI zur Einführung. Er enthält eine Aenderung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, den 14. Juli 1894. (1689)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn Theil II Tarifheft 2. Zum Nachtrag VI ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches von den Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden kann. Nach demselben ist die auf Seite 8 des gedachten Nachtrages unter IV enthaltene Bestimmung wie folgt zu berichtigen:

„Die Frachtsätze für Birresborn und Godesberg mit Diekirch P. H. B. sind mit Gültigkeit vom 15. Februar 1892 an aufgehoben."

Köln, den 13. Juli 1894. (1690)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. und Regensburg Donaulände trans. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab erhält die Station Herborn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rrh.) Frachtsätze im Ausnahmetarif Nr. 5 für Fluss- und Schwerspath.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 8. Juli 1894. (1691MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. August d. J. treten die Nachträge VII zu Theil I.B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) und IV zu Theil III (provisorischer Tarif) in Kraft. Gratis.
Strassburg, den 7. Juli 1894. (1692)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. erhalten die Stationsgruppe Benrath, Düsseldorf-Bilk, Düsseldorf-Derendorf, Düsseldorf-Lierenfeld, Emmerich, Langenfeld, Rath Frachtsätze für Klasse 10, die Stationsgruppe Frellstedt, Goslar, Grauhof, Oker, Vienenburg Frachtsätze für die Klassen 11 und 12 des Tarifs vom 15. April 1893.
Nähere Auskunft ertheilen die bezeichneten Stationen.
Altona, den 12. Juli 1894. (1693)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. d. Mts. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Blechen und Draht aus: a) Neusilber (Argentan, Packfong), b) Kupfer, Messing, Tomback, bei Aufgabe in Mengen unter 5 000 kg im Verkehre zwischen Olbernhau einerseits und Wien (K. F. N. B., Oe. N. W. B., K. F. J. B., Lagerhaus, Praterkai, Donaukaibhf., Oe. U. St. E. G.), -Floridsdorf - Donaufeld, Korneuburg, Jedlesee, Klosterneuburg - Weidling, Nussdorf, Stadlau, Prag (Bubna, Sandthor, Smichow, Unionbank, Staatsbahnhof, B. E. B.), Saaz (B. E. B.), Pilsen (K. K. Oe. St. B.) und Tyssa-Königswald andererseits in Kraft, dessen Frachtsätze bei diesen Stationen zu erfahren sind.
Dresden, den 14. Juli 1894. (1694)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag IV zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Ausser Neuaufnahme der Stationen Hohenstein in Nassau, Kettenbach, Michelbach in Nassau und Rückershausen sowie Milseburg sind in dem Nachtrag infolge Eröffnung der Neubaustrecke Zollhaus-Langenschwalbach anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für sämmtliche Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden vorgesehen.
In dem Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel sind die anderweiten Bestimmungen wegen Frachtberechnung nach dem Ladegewicht für Rüben usw. vorgesehen. Ferner sind die Ausnahmetarife für rohe Kalisalze sowie Düngekalk neu aufgenommen und der Ausnahmetarif 19 für Steine des Sp.-T. III durch Einbeziehung der Station Dotzheim erweitert.
Weitere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu erhalten ist.
Frankfurt a/M., den 13. Juli 1894. (1695)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Vorarlberger und Lindauer Verkehr. Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Tarifen. Die Gültigkeit der Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. des Oesterr.-Ungarisch-Vorarlberger beziehungsweise -Lindauer Verkehrs vom 1. Juni 1891 (vergl. die Bekanntmachung in Nr. 47 dieser Zeitung vom 20. Juni 1894) wird bis zum 31. August 1894 verlängert.
Wien, am 14. Juli 1894. (1696)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Einführung von Tarifnachträgen.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 treten zu den Tarifen für den obenbezeichneten Eisenbahnverband folgende Nachträge in Kraft:
a) Nachtrag II zum Gütertarife Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893,
b) Nachtrag I zum Anhang zu vorstehend genanntem Tarifhefte,
c) Nachtrag II zum Gütertarife Theil II, Heft 3 vom 1. März 1894.
Die unter a) und c) genannten Nachträge enthalten je einen neuen Ausnahmetarif Nr. 1 (für Getreide etc.), ferner enthält der unter a) genannte Tarifnachtrag die Aufnahme einiger Oesterreichischer und Deutscher Stationen in den Klassenguttarif, beziehungsweise in verschiedene Ausnahmetarife, die Einbeziehung dar Artikel „Telegraphenkabel zur elektrischen Beleuchtung" in die Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 12 b (für Eisenwaaren etc.), dann Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.
Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen und zwar solche
des Nachtrages zu a) zum Preise von 20 ₰ oder 10 kr.,
des Nachtrages zu b) kostenfrei.
des Nachtrages zu c) zum Preise von 10 ₰ oder 6 kr.,
erhältlich.
Wien, am 13. Juli 1894. (1697)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung des Nachtrages II zu dem seit 1. Dezember 1893 gültigen Tarif, Theil II Heft 3. Mit 1. September 1894 tritt der Nachtrag II zu dem seit 1. Dezember 1893 gültigen Tarif, Theil II Heft 3, in Kraft.
Der Nachtrag enthält neue Stationstarife für den Verkehr zwischen Galizischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn einerseits und Ungar. Stationen der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits, ferner Berichtigungen zum Haupttarif und zum Nachtrag I, sowie einen Ausnahmetarif VIII für Getreidetransporte etc.
Exemplare des Tarifnachtrages II sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 30 kr. pro Exemplar erhältlich.
Wien, am 11. Juli 1894. (1698)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Ausgabe eines Tarifnachtrages. Am 1. August 1894 tritt ein II. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker vom 1. Oktober 1891 in Wirksamkeit, welcher neue beziehungsweise abgeänderte Frachtsätze enthält.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. Oe. W. für das Stück erhältlich.
Wien, am 11. Juli 1894. (1699)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Malz, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, dann von leeren, gebrauchten Säcken zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Galizische und Bukowinaer Linien) und der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen, ferner der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg und der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits, in Wirksamkeit. Exemplare dieses Tarifes können von den betheiligten Bahnen zum Preise von 60 h oder 50 ₰ pro Stück bezogen werden.
Wien, am 13. Juli 1894. (1700)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. Ausgabe eines Tarifnachtrages. Zum Tarife, Theil II, Heft Nr. 3 vom 1. September 1886 tritt am 1. August 1894 ein Nachtrag IV in Wirksamkeit, welcher neue, beziehungsweise abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. IX (Zucker), ferner die mit 31. August 1894 erfolgende Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. XVIII (Sämereien) zum Ausdrucke bringt.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis zu beziehen.
Wien, am 13. Juli 1894. (1701)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Lokal-Personenverkehr. Am 1. August dieses Jahres wird der zwischen Czempin und Moschin gelegene Haltepunkt Peetzen für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet.
Auf demselben werden sämmtliche über diese Strecke verkehrenden Personenzüge mit Ausnahme der Züge Nr. 1203 und 1206 halten.
Breslau, den 11. Juli 1894. (1702)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Belgischer Personen- und Gepäckverkehr über Herbesthal oder Bleyberg etc. Vom 1. September d. J. ab erleiden die bisherigen Fahrpreise von Deutschen Stationen nach Brüssel Nord über Herbesthal / oder Bleyberg oder Esschen eine unbedeutende Preisvertheuerung. Von dem gleichen Zeitpunkte ab erhalten die Fahrtausweise nach und von Brüssel wahlweise Gültigkeit nach bezw. von einem der in Brüssel befindlichen Bahnhöfe (Nord, Midi, Qu. Léopold).
Die neuen Fahrpreise sind auf den

betheiligten Stationen in Erfahrung zu bringen.

Köln, den 16. Juli 1894. (1703)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Am 1. August l. J. wird zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von Gütern im Binnenverkehr der Eisern-Siegener Eisenbahu vom 1. Juni 1893 der Nachtrag I eingeführt.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Der Nachtrag enthält ferner ausser einigen Ergänzungen und Berichtigungen eine Bestimmung über die Frachtberechnung für Rüben etc. nach dem Ausnahmetarif 4 für das Ladegewicht der Wagen sowie eine Bestimmung über die Berechnung von Wagenstandgeld für Wagen, welche, obwohl zur Beladung im Verbandsverkehr überwiesen, im Binnenverkehr beladen werden.

Die [illegible] iden letzteren Bestimmungen, welche Erhöhungen zur Folge haben können, [illegible]reten erst am 1. September cr. in Kraft.

Siege[illegible], den 13. Juli 1894. (1704)
Eisern-[illegible]egener Eisenbahn-Gesellschaft.
[illegible] Direktion: Siemsen.

4. Verdingungen.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von flusseisernen Weichenschwellen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 6200 Stück flusseisernen Weichenschwellen in Längen von 2,5 bis 4,6 m zu vergeben, lieferbar frei Bahnwagen Heilbronn bis 1. Dezember 1894.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen an die Werke abgegeben.

Die Angebote auf die Lieferung sind spätestens bis Montag, den 30. Juli d. J., Mittags 12 Uhr, schriftlich und verschlossen, mit der Aufschrift:

„Angebote auf Eisenschwellen-Lieferung"

versehen, beim diesseitigen Centralbüreau einzureichen. An demselben Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 12. Juli 1894. (1705)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die vorhandenen abgängigen Materialien sollen verkauft werden. Verkaufsbedingungen und Verzeichniss sind bei unserer Magazinsverwaltung einzusehen, auch durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen. Angebote, welchen ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 26. Juli cr. versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen hier einzureichen.

Giessen, den 11. Juli 1894. (1706)
Grossherzogliche Direktion.

6. Wagenverkauf.

Wagenverkauf. Fünfzehn (15) noch lauffähige bedeckte Güterwagen mit hölzernen Untergestellen (12 zweiachsige ohne Bremse von 7500 kg und 3 dreiachsige mit Bremse 6000 kg Tragfähigkeit), sowie 6 hölzerne Wagenuntergestelle (2 zweiachsige mit und 4 solche ohne Bremse von 7500 kg bezw. 5000 kg Tragfähigkeit) einschliesslich Achsen sind zu verkaufen. Wegen Besichtigung der Verkaufsgegenstände und weiterer Auskunft wolle man sich an unsere Maschineninspektion in Lübeck wenden.

Angebote sind bis zum 15. August d. J. bei uns einzureichen.

Lübeck, den 13. Juli 1894. (1707)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 56. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. Juli 1894.

Inhalt:

Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel. (Schluss.)
Das Morserelais als Telephon.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Der Ungarische Reichstag und die neuen Eisenbahnvorlagen.
Die Inspektionsreise des Oesterr. Handelsministers und die Böhmischen Bahnen.
Betriebseröffnungen.
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Vorrichtungen in den zur Beladung mit lebenden Thieren beigestellten Wagen.
Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenb. im Mai d. J.
Verstaatlichung der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.
Bestimmung über das Nachfolgen der Züge.
Generalversammlungen.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Missbräuchliche Benutzung von Fahrkarten.
Dienstzeit der Lokomotivführer und Heizer.
Aus Asien:
Türkei.
Aus Nordamerika:
Eisen- und Stahlindustrie der Vereinigten Staaten.
Mineralproduktion der Vereinigten Staaten in den Jahren 1892 und 1893.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
2. Fahrplanbekanntmachungen.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel.

Von **Friedrich Freiherrn zu Weichs-Glon.**

(Schluss aus Nr. 54.)

Anders wie im Güterverkehr treffen im Personenverkehr alle Herabsetzungen und Erhöhungen der Tarife mit dem vollen Betrage direkt den Konsumenten (der Transportleistung). Bei der Untersuchung der verschiedenartigen und zahlreichen auf den Personenverkehr einwirkenden Faktoren unterscheidet der Verfasser vor allem den Fern- und den Nahverkehr. Bei ersterem sind direkte Verbindungen (Wagendurchgang) und Schnelligkeit von ausschlaggebender Bedeutung, während die Häufigkeit der Verbindungen und der Fahrpreis hier eine geringere Rolle spielen. Im Nahverkehr dagegen sind vor allem die zeitliche Lage, die Zahl der Züge und der Fahrpreis von Wichtigkeit. Wenn der Verfasser eine Ausnahme hiervon bei dem Vergnügungsverkehr im Nahverkehr insofern erblickt, als er auch für diesen den Fahrpreis nur noch als ein „nebensächliches Moment“ gelten lassen will, so setzt er sich dadurch mit den Thatsachen in Widerspruch, die gerade das Gegentheil zur Genüge erwiesen haben. Dass bei der Art und den Bedingungen der Einwirkung der Beförderungspreise auf den Personenverkehr der Eisenbahnen eine „auf das höchste Erträgniss abzielende Gestaltung der Personentarife“ an und für sich kein Hemmniss für den Personenverkehr bildet, ist unbestreitbar. Ob die Betriebskosten gegenüber der Menge der einzelnen Transportleistungen im Personenverkehr viel schneller wachsen als im Güterverkehr, wie der Verfasser meint, ist eine Frage, die einer eingehenderen Untersuchung an der Hand der Statistik bedürfen wird.

Auf eine „möglichst gute und thunlichst regelmässige Ausnutzung der in Verkehr gesetzten Personenzüge“ hinzuwirken, ist ohne Zweifel dem Bestreben vorzuziehen, „unter allen Umständen eine möglichst hohe Frequenzziffer zu erzielen“. Das Richtige ist aber doch wohl, mit einer möglichst grossen Zahl von aktiven Transportleistungen (Personenkilometern) eine möglichst grosse Beschränkung der passiven Transportleistungen, also der Leerfahrten, zu erreichen. Als ein geeignetes Mittel zur Erreichung des von ihm aufgestellten Zieles befürwortet der Verfasser eine eingehendere Individualisirung des Personenverkehrs. Keinesfalls wird man dabei aber zu einer Begünstigung des Fern-, namentlich des Vergnügungs-Fernverkehrs und zu einer „gewissen, sich in den Preisen ausdrückenden Zurückhaltung im Vergnügungs-Nahverkehr“ übergehen dürfen, wie es der Verfasser empfiehlt. Damit würde man gegen das „soziale“ Wesen der Verkehrsmittel, von dem noch zu reden sein wird, arg verstossen.

Anders wie auf Produktion und Konsum wirkt die Tarifstellung auf den Handel ein, dem ähnlich wie im Personenverkehr der Entgelt für jede Transportleistung unmittelbar zur Last fällt. Der Verfasser ist bemüht, den Nachweis zu

führen, dass die Transportpreise „theilweise" die Richtung der Handelsgeschäfte beeinflussen, auf ihren Umfang an sich aber „nicht die mindeste Wirkung" ausüben. Auch dieser Nachweis ist als missglückt anzusehen, da der Umfang von Handelsgeschäften zwischen räumlich getrennten Gebieten nicht, wie der Verfasser behauptet, ausschliesslich von der „Grösse des Bedarfs und dem Umfang der Produktion einerseits und dem gegenseitigen Verhältniss von Bedarf und Erzeugung zwischen jenen Gebieten andererseits" abhängt. Zur Widerlegung sei nur darauf hingewiesen, dass keineswegs der wirkliche Bedarf den Umfang des Handels bestimmt, sondern die oft weit darüber hinaus gesteigerte Nachfrage, dass jede Verbilligung eines Erzeugnisses im allgemeinen mit dem Bedarf daran auch die Nachfrage danach steigert, und dass der Transportpreis namentlich bei billigen Konsumartikeln ein wesentlicher Faktor für die Preisbildung, oft geradezu ausschlaggebend dafür ist. Mit dem Nachsatz, dass „die örtlichen und zeitlichen Differenzen der Transportpreise einen integrirenden Bestandtheil des Gewinnes aus Handelsgeschäften bilden", hebt der Verfasser auch hier wieder auf, was er im Vordersatz behauptet hat.

Zu den folgenden Erörterungen über die öffentlichrechtliche Natur des Kapitals und die Forderungen hieraus nur einige Bemerkungen. Nicht aus dem Zusammenwirken von Kapital und Arbeit allein entsteht das Produkt, sondern auch der Grund und Boden, und dieser vor allem gehört zu den nothwendigen Voraussetzungen des Produktionsprozesses. Der weitere Satz, dass die Tendenz, „den Aufwand für die Hervorbringung von Nutzungsakten auch auf Kosten der menschlichen Arbeit zu verringern, es ausschliesslich ist, aus deren Bethätigung die Schäden einer Produktionsweise hervorgehen, bei welcher der Kapitalsfaktor zunehmend das Uebergewicht gegenüber dem Arbeitsfaktor erlangt", dürfte den Kern der Sache vollständig treffen.

Ein Ausblick auf die weitere Gestaltung unserer z. Zt. in einem Umbildungsprozess befindlichen wirthschaftlichen Verhältnisse, wobei sich der Verfasser als ein Anhänger der mit „Staatssozialismus" bezeichneten Richtung zu erkennen gibt, bezeichnet es als eine besondere Aufgabe des Staates, dass er als berufenster Mandatar für die Bewirthschaftung des Kollektivbesitzes „die Grundsätze kapitalistischer Wirthschaft nicht auch auf die menschliche Arbeit übertrage". Aus dieser Forderung allein ergibt sich folgerichtig, was auch der Verfasser anerkennt, dass die kollektivistische Wirthschaft, wie sie u. a. bei Post, Telegraphie und Eisenbahnen zum Theil bereits besteht, nie „das absolut höchste Erträgniss" erzielen kann. Hier tritt die Beeinflussung des finanziellen durch das soziale Wesen der Verkehrsmittel besonders deutlich in die Erscheinung.

Am Schluss seiner Beweisführung dafür, dass das Streben nach den „höchst(en) erreichbaren Entgelten für die Nutzungen des Verkehrswesens" aus seiner ökonomischen Natur hervorgehe, betont der Verfasser, dass dieses Streben „vor allem auch geschäftsmännische Auffassung erheischt, deren Hervorkehrung um so nothwendiger ist, als der staatliche Wirthschaftsbetrieb im allgemeinen ohnehin nur allzu sehr zur Büreaukratisirung neigt und die dadurch eintretende ‚Verknöcherung' den hauptsächlichsten und nicht immer ungerechtfertigten Vorwurf bildet, der gegen den Staatsbetrieb erhoben wird."

Die Ausdehnung und Erweiterung der kulturellen und namentlich der sozialen Aufgaben des Staates in Verbindung mit den wachsenden Bedürfnissen für Verstärkung der Wehrkraft erfordern immer grössere Mittel, deren Aufbringung immer schwieriger wird. Um so nothwendiger ist es, die bereits verstaatlichten und noch zu verstaatlichenden Betriebe soweit als möglich mit zur Deckung der betreffenden Ausgaben heranzuziehen und sie zu diesem Zweck nach dem privatwirthschaftlichen Grundsatz der Erzielung eines möglichst hohen Reinertrages zu verwalten. Dass durch den öffentlichen Charakter, das soziale Wesen der Verkehrsmittel, dieser Grundsatz bei ihrer Verwaltung eine Einschränkung erfahren muss, ist schon früher angedeutet worden. Andererseits muss auch der Staatshaushalt vor den störenden Wirkungen der Schwankungen in den Verkehrsmittelerträgnissen geschützt werden. Zu diesem Zweck empfiehlt der Verfasser die Bemessung der Beträge für Tilgung der Eisenbahnschuld nach dem jeweiligen Erträgniss (und nicht nach dem jeweiligen Stand der Eisenbahnschuld). Das von ihm befürwortete weitere Mittel, durch Zusammenwerfung der Erträgnisse sämmtlicher staatlicher Verkehrsanstalten ihren Ueberschüssen grössere Gleichmässigkeit zu verleihen, ist nur da durchführbar, wo alle Verkehrsanstalten sich in der gleichen Hand befinden und selbst in diesem Falle nur dann, wenn sie auch unter einheitlicher Leitung stehen. Es muss im Gegentheil richtiger erscheinen, den Haushalt der einzelnen Verkehrsanstalten möglichst streng auseinander zu halten und der einen keine Lasten zum Vortheil der anderen aufzuerlegen. Denn hierdurch wird diese, wie die Erfahrung lehrt, leicht dazu geführt, die ihr zugestandenen Vortheile über Gebühr in einer Weise auszunutzen, die weder den Interessen der Gesammtheit noch der Staatsfinanzen entspricht und der belasteten Verkehrsanstalt ganz ungerechtfertigte Opfer zu Gunsten der besitzenden Minderheit der Staatsbürger und zu Lasten der überwiegenden besitzlosen Mehrheit auferlegt. Die wichtigste Vorkehrung zur Vermeidung erheblicher Schwankungen in den für allgemeine Staatszwecke zu verwendenden Ueberschüssen der Verkehrsanstalten ist ohne Zweifel die Ansammlung eines Reservefonds zur Ausgleichung der Ergebnisse günstiger und ungünstiger Jahre.

Die richtige Erkenntniss, dass eine Verwaltung der staatlichen Verkehrsmittel nach dem privatwirthschaftlichen Grundsatz wenn auch nicht dem Zweck, so doch dem Wesen nach mit der Erhebung einer (Verkehrs-) Steuer gleichbedeutend ist, führt den Verfasser zu einer Reihe von theoretischen Erörterungen über „Steuerzweck und Steuergerechtigkeit". Auch hier hält er sich nicht frei von Widersprüchen, indem er z. B. auf der einen Seite die sozialpolitische Tendenz der gegenwärtigen Steuerpolitik als berechtigt anerkennt, auf der anderen Seite aber Steuern zu dem Zweck, „einen Vermögensausgleich herbeizuführen", als einen „unbefugten Eingriff in das Privatrecht, eine Verletzung des Privateigenthums" verwirft. Ein Gegensatz hierin besteht im Grunde doch nur in den Worten. Denn eine sozialpolitische Tendenz der Besteuerung muss ihrer Natur nach ganz wesentlich auf eine gewisse Ausgleichung in der Vertheilung der Güter, des Vermögens gerichtet sein. Die Schwierigkeit, auf dem Wege der direkten Besteuerung das richtige Maass zu halten, die zulässige Grenze zu finden, wird auch von dem Verfasser anerkannt. „Um so höhere Bedeutung müssen daher Steuerobjekte gewinnen, welche es gestatten die besitzenden Klassen auf indirektem Wege in relativ grösserem Maasse zu Entgelten heranzuziehen. Und als solche Steuerobjekte stellen sich, wie keine anderen in gleichem Maasse, die Leistungen des Verkehrswesens dar", die namentlich in ihrer unmittelbaren Wirkung überwiegend den besitzenden Klassen, vor allem in den Kreisen des Handels und der Industrie dienen. Durch Mehrbelastung der in diesen Interessentenkreisen vorhandenen grösseren wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit auf indirektem Wege bietet sich gerade im Verkehrswesen ein geeignetes Mittel dar, „manche unvermeidliche Lücken in der direkten, wenn auch progressiven Besteuerung der oberen Klassen auszufüllen, sowie zum Ausgleich gegen die Ungerechtigkeit anderer indirekter Steuern zu dienen." Dies führt den Verfasser zu sehr beachtenswerthen Betrachtungen über den Werth der Transportleistungen, der im allgemeinen zu dem Tauschwerth der Güter in enger Beziehung steht, mit diesem steigt und fällt.

Mit der mehrfach erwähnten, durch den öffentlichen Charakter der Verkehrsmittel gebotenen Beschränkung ist bei ihrer Verwaltung „die Erzielung der grössten Einnahmen aus der Gesammtheit der Leistungen

bei gleichzeitig geringstem Aufwand für die Einheit der Leistung“ zu erstreben. Ersteres wird durch den Monopolcharakter von Eisenbahnen, Post und Telegraph ermöglicht und durch die Werthtarifirung am sichersten erreicht. Was der Verfasser zu deren Begründung, auch im Gegensatz zu Ulrich (Das Eisenbahn-Tarifwesen im allgemeinen, Berlin und Leipzig, 1886) ausführt, ist nicht durchweg unanfechtbar. Jedoch ist ihm darin zuzustimmen, dass der volkswirthschaftliche (nicht staatswirthschaftliche) Werth der Güter, der ihre Bedeutung für die Volkswirthschaft ausdrückt, bei der Werthtarifirung nicht ausser Betracht bleiben darf. Hieraus ergibt sich auch, dass bei der Werthtarifirung „ein gewisser Parallelismus mit dem System und mit den Sätzen des Zolltarifes“ platzgreifen muss. Zu den folgenden Betrachtungen über die Werthtarifirung sei nur bemerkt, dass der Verfasser auch hier für „eine gewisse Individualisirung“ eintritt, indem er anführt, dass ein Tarifsatz, der sich im Westen als richtig erweist, im Osten „eine absolut prohibitive Wirkung“ besitzen kann und dass ein Tarifsatz, der im Norden den wirthschaftlichen Verhältnissen angepasst ist, im Süden weit dahinter zurückbleiben kann, was dort „mit Rücksicht auf das Einnahmeergebnis angezeigt wäre“. Aus der an sich berechtigten Forderung der Individualisirung heraus will sich der Verfasser nicht mit Ausnahmetarifen allein begnügen. Er redet auch dem Refaktienwesen und zwar unter Geheimhaltung der Refaktien, deren Wirkung anderenfalls vielfach in Frage gestellt wäre, das Wort. Und das, obwohl er unmittelbar darauf die Schädlichkeit des Refaktienwesens zugeben muss, die „im allgemeinen“ darin liegt, dass es „den Grossbetrieb auf Kosten des Kleinbetriebes begünstigt“, mithin den sozialen Aufgaben der Verkehrsmittel direkt zuwiderläuft.

Die „differenzielle“ Tarifirung im Personenverkehr hat bekanntlich, abgesehen von anderen daraus entsprungenen Schäden, zu einer Verworrenheit geführt, die mit Recht als ein schwerer Uebelstand beklagt wird. Die Entwickelung des Personenverkehrs in anderen Ländern, namentlich in England, beweist, dass mit der zunehmenden Erhöhung der allgemeinen (durchschnittlichen) Wirthschafts- und Bildungsstufe das Bedürfniss einer individualisirenden Differenzirung der Personentarife (die Zusammenstellung dieser zwei schwer in Kürze zu verdeutschenden Fremdausdrücke möge freundlichst entschuldigt werden) immer geringer wird. In England macht sich dies, wie bekannt, namentlich in der Verminderung der Zahl der Wagenklassen geltend, und auch in dem Preussischen Reformplan vom Jahre 1891 war bekanntlich der Wegfall der IV. Wagenklasse vorgesehen. Es entspricht einem wirthschaftlich und namentlich auch sozialpolitisch richtigen Grundsatz, den Preis der Transportleistungen im Personenverkehr nach der wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit der Konsumenten festzusetzen; nicht im einzelnen, das wäre undurchführbar, sondern unter Einordnung in bestimmte Wagenklassen, deren Wahl durch die Konsumenten einer Selbsteinschätzung gleichkommt. Das bisher vielfach angewandte Verfahren, den ohnehin leistungsfähigeren Klassen der Bevölkerung durch an bestimmte Voraussetzungen geknüpfte besondere Vergünstigungen einen weiteren Anreiz zum Konsum (von Transportleistungen) zu bieten, mag vom privatwirthschaftlichen Standpunkt richtig sein. Vom sozialpolitischen Standpunkt ist es durchaus verwerflich; auch hier wird festzuhalten sein, dass dem öffentlichen Charakter der Verkehrsmittel entsprechend ihre daraus entspringenden sozialpolitischen Aufgaben den privatwirthschaftlichen voranzustehen haben.

Nicht allein für die Eisenbahnen, sondern auch für Post und Telegraph hält der Verfasser die Werthtarifirung in höherem Maasse für geboten, als sie dort gegenwärtig besteht. Er weist hierbei darauf hin, wie wenig der Postpacket-tarif dem Grundsatz dieser Tarifirung entspricht und wie „widersinnig“ eine verschiedenartige Tarifirung ein und desselben Packets bei zwei staatlichen Anstalten, der Post und der Eisenbahn ist. „Am besten“ würde nach seiner Ansicht dieser und noch mancher andere Widerspruch durch Vereinigung von Post- und Eisenbahn (dann wohl auch Telegraphie) unter einheitlicher Leitung zu lösen sein.

Die Frage nach den Selbstkosten, die Klarlegung des Begriffes und seines Inhaltes, die Unterscheidung in feste und veränderliche Selbstkosten, der in der vorliegenden Schrift übrigens — fälschlicherweise — jeder praktische Werth abgesprochen wird, ist von dem Verfasser mit grosser Ausführlichkeit und unter Aufbietung eines umfangreichen Hilfsapparats von mathematischen Formeln behandelt worden. Gleich seinen Vorgängern auf diesem Gebiet, die das Wesen der Selbstkosten, ihre absolute und relative Höhe durch mathematische Formeln zu ergründen und in solche kleiden zu können geglaubt haben, ist er dabei nicht sehr glücklich gewesen, indem er gleich jenen zu einem Ergebniss von praktischem Nutzen nicht gelangt ist. Auch muss es fraglich erscheinen, ob das auf diesem Wege überhaupt möglich ist. Die sogen. Selbstkosten sind mindestens ihrem Inhalt nach eine sehr veränderliche und vielumstrittene Grösse. Allein ihr Umfang an sich und im Verhältniss zur Transportleistungs- und zur Produktionseinheit, die vom Verfasser mit Recht auseinandergehalten werden, ist von soviel verschiedenartigen und veränderlichen technischen und wirthschaftlichen Faktoren abhängig, dass für die Bestimmung dieses Umfanges allgemein anwendbare Formeln, die unter allen Umständen zu einem brauchbaren Ergebniss führen, überhaupt kaum jemals ausfindig gemacht werden können. Solche Formeln werden, wie jede Berechnung der Selbstkosten überhaupt, die sich stets nur auf die Vergangenheit stützen und die zukünftig in Betracht kommenden, möglicherweise sehr veränderten Verhältnisse nie mit ausreichender Sicherheit berücksichtigen kann, niemals einen absoluten, sondern immer nur einen verhältnissmässigen und noch dazu sehr beschränkten Werth haben. Das fällt auch um so weniger ins Gewicht, als die Ermittelung der Selbstkosten nur in einer Richtung für die untere Tarifgrenze in Betracht kommt. Selbst wenn hier bei einzelnen minderwerthigen Gütern die durch die Selbstkosten gezogene Grenze erreicht oder gar überschritten würde, so wäre dies weder vom volkswirthschaftlichen Standpunkt, noch im privatwirthschaftlichen Interesse der Eisenbahnen zu beklagen, sofern es sich dabei um Güter handelt, die dem Konsum der Massen dienen, wie z. B. Kohlen, und sofern die Eisenbahnen sich dafür an Gütern von höherem Tauschwerth und den leistungsfähigen Interessenten schadlos halten. Es wäre das ein ähnlicher Vorgang, wie wenn aus den hohen Erträgnissen einer Bahnlinie zwischen zwei verkehrsreichen Orten die Ausfälle bei einer Bahnlinie in verkehrsarmer Gegend gedeckt werden. Je schwankender die Selbstkosten sind, je schwieriger ihre Ermittelung ist und je weniger diese für die Tarifbildung mit Erfolg nutzbar gemacht werden kann, um so zweckloser wird die vom Verfasser empfohlene Spezialisirung der Selbstkostenermittelung nach den einzelnen Transportarten, -Gattungen, sein.

Seine Entwickelung der Grundsätze für die Werthtarifirung führte den Verfasser dazu, für Güter von hohem Tauschwerth, „deren Absatzgebiet häufig nahezu unbegrenzt ist,“ nur ein ganz geringfügiges Sinken der Tarifsätze für die Einheit der Entfernung mit zunehmender Transportlänge, für Güter von geringem Tauschwerth, aber grossem volkswirthschaftlichem Werth, wie z. B. wiederum Kohlen, aber ein rasches Sinken dieser Sätze zu fordern.

In ähnlicher Weise ist er beim Personenverkehr in der höchstwerthigen I. Klasse für ein langsames Fallen der Einheitspreise mit der Entfernung und in der mindestwerthigen III. Klasse für „bedeutende Ermässigungen bei zunehmender Reiselänge“. Wenn er dagegen, um zugleich eine grössere Menge von Reisenden dafür zu gewinnen, für die I. Klasse grössere „Ermässigungen nach der Anzahl solcher Reisenden“, also für Gesellschaftsfahrten, für die III. Klasse aber eine „relativ geringe Herabsetzung der Preise“

bei solchen Fahrten befürwortet, die II. Klasse würde bei alledem auch in dieser Beziehung die Mitte zu halten haben, so verstösst er damit wieder gegen die sozialen Aufgaben der Verkehrsmittel.

Mit den vorerwähnten Ausführungen wendet sich der Verfasser den Staffel- und Zonentarifen zu. Nach seiner Besprechung des Ulrich'schen Buches: „Staffeltarife und Wasserstrassen“[10]), wo er die wissenschaftliche Begründung der Staffeltarife durch Ulrich als „leider etwas dürftig“ bezeichnet, hätte man erwarten dürfen, in seiner Schrift die von ihm bei Ulrich vermisste eingehende Begründung zu finden. Abgesehen von der in mathematischen Formeln gekleideten Entwickelung der Selbstkosten, der kaum mehr als ein theoretischer Werth beizumessen ist, wird auf etwa einer halben Druckseite das Wesen der Staffeltarife kurz erläutert; bezüglich ihres wirthschaftlichen und finanziellen Charakters wird auf die ausführliche Rede des Herrn Ministers Thielen im Preussischen Abgeordnetenhause am 28. Juni 1893, von der (auf 2 Druckseiten) ein Stück mitgetheilt wird, in einer Fussnote auf die vorerwähnte „treffliche“ Arbeit von Ulrich verwiesen und daran knüpft sich (auf wenig mehr als einer halben Druckseite) eine den früher gebrauchten mathematischen Formeln entsprechende kurze Betrachtung über die zweckmässige Beschaffenheit der Staffeltarife. Das ist alles. Und in der That bleibt nach dem, was die Herren Minister Thielen und Geheimrath Ulrich, der übrigens auch seinerseits auf die betreffende Rede des Herrn Ministers verweist (S. 2 a. a. O.) über die Staffeltarife, ihr Wesen, ihre Begründung usw. ausgeführt haben, nicht mehr viel von Belang darüber zu sagen. Von Interesse ist nur noch, dass der Herr Verfasser der vorliegenden Schrift nicht allein eine Staffelung nach der Entfernung, sondern auch nach Raum, Menge und Gewicht der Transportgegenstände, sowie nach dem Zeitraum der Auflieferung, in Betracht zieht. Was er — weiterhin — über die Ausführbarkeit und Zweckmässigkeit einer solchen Staffelung sagt, ist wenig überzeugend. Auch über die sogen. Zonentarife (im Personenverkehr) geht der Verfasser ziemlich kurz hinweg. Völlig zutreffend weist er darauf hin, dass ihre Form an sich wenig besage und dass die aus dem System erwachsenden Vereinfachungen „nur bei besonderer Massenhaftigkeit des Verkehrs, wie z. B. auf Stadtbahnen“, auch in finanzieller Beziehung in die Waagschale fallen. „In den meisten anderen Fällen empfiehlt sich an Stelle der Anwendung von Zonen die Anwendung kleinerer dem Landesmaasse entnommenen Rechnungseinheiten, welche gestatten, dem Zuge der Tarifkurve mit einer nur wenig von derselben abweichenden und daher keine Ungerechtigkeit bergenden Staffellinie zu folgen.“

Das Porto, den Einheitspreis für alle Leistungen ohne Rücksicht auf deren Umfang, hält der Verfasser nur bei der Briefpost für angebracht. Immerhin empfiehlt er „mit Rücksicht auf die Erzielung eines möglichst hohen Erträgnisses“ die Frage ernster Erwägung, ob sich nicht ohne irgend welche Schädigung „des funktionellen Charakters der Briefpost“ die Einschaltung weiterer Gewichts- und Entfernungszonen, ausser den schon bestehenden, empfehlen würde. Den in Deutschland, Oesterreich und anderen Ländern bestehenden Packetposttarif bezeichnet der Verfasser als eine „konfuse Vereinigung sich widersprechender und theilweise unrichtiger Grundsätze.“ Dieses harte, aber nicht unverdiente Urtheil wird eingehend begründet. Dass der gegenwärtige Postpackettarif die Hauptschuld trägt an der „thatsächlichen passiven Gebahrung der Post“, die sich bei voller Anrechnung der (jetzt theils unentgeltlich, theils zu bedeutend ermässigten Preisen bewirkten) Transportleistungen der Eisenbahnen für die Post ergeben würde, wird von dem Verfasser nicht verkannt; ebensowenig verkennt er die unmittelbaren Nachtheile die jener Tarif den Eisenbahnen beständig zufügt.

Bei der „betriebsökonomischen Wirkung“ der Tarifgestaltung handelt es sich um solche tarifarische Maassnahmen, die unmittelbar darauf hinwirken, das Verhältniss zwischen todter und Nutzlast, vom Verfasser Passiv- und Aktivleistung genannt, thunlichst günstig zu gestalten. Eine kurze sich hier anschliessende Erörterung führt den Verfasser dazu, die Taraklassifikation (Raum- und Gewichtssystem) und dementsprechend auch den Sammelladungstarif, die allgemeinen Wagenladungsklassen, vollständig zu verwerfen. Die (verkehrstechnischen) Vortheile daraus für die Eisenbahn sind verschwindend gering gegenüber dem bedeutenden Einnahmeausfall, den sie jahraus jahrein dadurch erleidet, dass sie — jenem nahezu völlig illusorischen Vortheil zu Liebe — zu Gunsten vielfach recht hochwerthiger Artikel auf die Werthtarifirung verzichtet. Und wenn der sich daraus für die Interessenten ergebende Vortheil noch ihrer Mehrheit zu gute käme. Aber das ist nach den gemachten Erfahrungen keineswegs der Fall. Vielmehr ist leicht zu erweisen, dass dieser Vortheil theilweise, in sehr beschränktem Maasse, nur einer kleinen Minderheit von grossen Verfrachtern und Empfängern, in der Hauptsache aber den Spediteuren zufällt. Die weitaus überwiegende Mehrheit der übrigen Interessenten hat an den Vortheilen des Sammelladungstarifs[11]), der übrigens vornehmlich nur im Verkehre zwischen grösseren Handelsplätzen Anwendung finden kann, gar keinen Theil. Wohl aber erwachsen ihr durch seine Anwendung, die Ansammlung von Gütern, die damit verbundenen Verzögerungen und das oft sehr eigensüchtige Verhalten der Spediteure nicht selten ganz beträchtliche Nachtheile. Hier ist ein sehr geeignetes Feld für eine Reform, die der Mehrheit der Interessenten und den Eisenbahnen nur Nutzen bringen und im inländischen Verkehr ein entbehrliches, im wesentlichen unproduktives Zwischenglied entfernen würde, auf dessen Beseitigung selbst im überseeischen Verkehr mehr und mehr Bedacht genommen wird.

Zum Schluss tritt der Verfasser für möglichste Stabilität, gleichartige Anwendung, allgemeine Zugänglichkeit und Bekanntmachung, sowie möglichste Einheitlichkeit der Tarife ein. Es sind dies lauter Forderungen, die heute schon ziemlich allgemein als berechtigt anerkannt und zum grössten Theile erfüllt sind. Selbst die materielle und formale Einheitlichkeit macht immer grössere Fortschritte und wird in nicht allzu ferner Zeit selbst vor den Landesgrenzen kaum noch Halt machen. Die Einheitlichkeit der Technik und des Rechts ebnet der wirthschaftlichen Einheitlichkeit immer neue und immer weitere Wege. Möge sie rüstig darauf fortschreiten zum Wohle der Menschheit und zur Förderung ihrer friedlichen Beziehungen zu einander!

Aus vorstehendem ergibt sich, dass der Verfasser der Aufgabe, die er sich gestellt hat, nicht durchweg völlig gerecht geworden ist. Das wird aber durch den ganzen Charakter seiner Schrift entschuldigt, die er selbst, wie eingangs erwähnt, als einen „Versuch“ bezeichnet. Durch die hier erhobenen Einwände, die für eine kritische Besprechung begreiflicherweise mehr in Betracht kamen, als die Punkte, in welchen den Ausführungen des Verfassers beizustimmen war, soll der Werth der vorliegenden Schrift keineswegs herabgesetzt werden. Schon im Hinblick auf die in ihr gebotenen vielfachen Anregungen ist sie als ein werthvoller Beitrag zur Klarstellung der in ihr behandelten Fragen zu bezeichnen, für den dem Verfasser aufrichtiger Dank gebührt.

Otto de Terra.

---

10) In Dr. A. Schäffle's Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. 50. Jahrgang (1894) 3. Heft. S. 551.

11) Bezeichnender Weise auch als „Spediteurtarif“ bekannt.

Das Morserelais als Telephon.

Zu der unter obigem Titel in Nr. 51 d. Ztg. veröffentlichten Mittheilung des Herrn O. Wehr in Wien über die Erscheinung, dass das Morserelais als Empfangstelephon funktionirt, theilt uns Herr Eduard Czermak, Inspektor der Ungarischen Staatsbahnen in Budapest, mit, dass eine solche Wahrnehmung von ihm schon im Jahre 1889 gemacht und ein hierauf bezüglicher Artikel in der Nr. 20 Jahrgang 1889 des „Vasuti és közlekedési közlöny" veröffentlicht worden sei.

Die Mittheilung des Herrn Czermak äussert sich zu jener Erscheinung wie folgt:

„Ich habe die mit Herrn O. Wehr in Wien gleichartige Wahrnehmung auf der ehemals der Ungarischen Westbahn gehörigen Telephonleitung Budapest - Székes Fehérvár gemacht, welche Leitung seinerzeit der Südbahn-Gesellschaft zur Mitbenutzung für ihre Telephonkorrespondenz zwischen den vorgenannten Stationen freundnachbarlich überlassen wurde. Ich konnte damals die von Südbahnorganen gepflogene Telephonkorrespondenz auf unserem im Telegraphenbüreau der Generaldirektion in Budapest eingeschaltet gewesenen Morserelais mit anhören, und zwar wurde ich durch wiederholt wahrgenommenes abnormes Vibriren des Relaisankers veranlasst, mein Ohr in die unmittelbare Nähe des Relais zu bringen, um die Ursache dieses ungewohnten ‚Rasselns' des Ankers zu finden, wobei ich nach Aufhören der Vibration leicht verständliche Worte vernahm. Ich konstatirte nun, dass das ‚Rasseln' des Relais dem von der Südbahnstation Budapest der Station Székes Fehérvár gegebenen telephonischen Aufrufe, beziehungsweise der Meldung entsprach, weil nach zweimaligem Rasseln des Relaisankers in der Regel die auch in unserem am linken Donauufer gelegenen Telegraphenbüreau leicht vernehmliche Telephonmittheilung folgte.

Ich habe zur Mitbeobachtung dieser immerhin interessanten und neuen Erscheinung mehrere Fachmänner, darunter auch die Herren Telegrapheningenieure der Budapester Betriebsdirektion der Südbahn eingeladen, welche sich wiederholt von der Richtigkeit meiner Angabe überzeugten.

Wiewohl die Elektrotechnik nicht mein Spezialfach war, versuchte ich dennoch die Erscheinung in ihrer Ursache und Wirkung weiter zu verfolgen, wobei ich fand, dass an dem unter gleichen Umständen im Telephonbüreau in Székes Fehérvár eingeschalteten Morserelais diese Erscheinung nicht wahrnehmbar war. Dies veranlasste mich das im Budapester Büreau eingeschaltet gewesene, noch ziemlich neue Relais gegen ein ganz neues Relais gleicher Konstruktion und gleicher Provenienz zu vertauschen. Das Resultat war, dass man bei dem neuen Relais die Telephonkorrespondenz nicht hörte, was mich zu der Folgerung berechtigte, dass eben nur das ursprünglich eingeschaltet gewesene Relais aus irgend einem Zufalle für die Fortpflanzung der Undulation geeignet war.

Da mir meine dienstliche Beschäftigung die Fortsetzung der Forschung nicht gestattete, übergab ich das in Rede stehende empfindliche Relais der Firma Peyrich & Leopolder mit dem Ersuchen, die Sache weiter zu verfolgen. Leider hat es diese Firma nicht für wichtig genug gehalten meine Wahrnehmungen zum Gegenstande eines weiteren Studiums zu machen, weshalb die Sache bis zum Erscheinen der Mittheilung des Herrn O. Wehr in Wien in Vergessenheit gerathen war.

Ich möchte speziell im Interesse des Eisenbahntelegraphen- und -Telephondienstes diese Sache den Herren Eisenbahn-Elektrotechnikern behufs weiterer Verfolgung empfehlen."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 7,252 km lange Strecke Gablonz a. N.-Wiesenthal a. N. der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, welche am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2219 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 2220 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen), betreffend Maassnahmen der Belgischen Regierung gegen die Einschleppung der Cholera (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Ungarische Reichstag und die neuen Eisenbahnvorlagen. Kurz vor seiner Vertagung hat der Reichstag noch nach den aufregenden kirchenpolitischen Debatten fünf Regierungsvorlagen über die Herstellung neuer Vizinalbahnen unverändert angenommen. Diese neuen Bahnen, durch welche das Ungarische Lokalbahnnetz eine Erweiterung um 384 km erfährt, sind die Lokalbahnen: Baja-Zombor-Neusatz 145 km; Szt. Lörincz-Szlatina-Nasice 91 km; Steinamanger-Rum 22 km; Versecz-Kubin 85 km und Karlsburg-Zalathna 41 km.

Zugleich wurde der Handelsminister ermächtigt, wegen des Baues der 330 km langen Székler Bahnen und der Gründung einer selbständigen Donaudampfschifffahrt, über welche beide Unternehmungen die Verträge mit den betreffenden Banken bereits abgeschlossen wurden, die Vorlagen in der nächsten Herbstsession dem Reichstage zu unterbreiten.

Die Inspektionsreise des Oesterreichischen Handelsministers und die Böhmischen Bahnen.

Graf Wurmbrand nahm bei seiner Bereisung Böhmens wiederholt Anlass, sich über seine Absichten, betreffend die Vervollständigung des Böhmischen Bahnnetzes, auszusprechen. Den Vertretern der Reichenberger Handelskammer gegenüber stellte er den Ausbau der Linie von Tannwald nach der Reichsgrenze, sowie die Herstellung der von der Kreditanstalt so lange vergebens erstrebten Strecke Laun-Leitmeritz-Leipa in baldige Aussicht. Dabei gab der Minister einem Gesichtspunkte Ausdruck, welcher beweist, dass Graf Wurmbrand's Eisenbahnpolitik durch keine kleinlichen und engherzigen Rücksichten beschränkt werde, denn der Minister erklärte, unter Bezugnahme auf die Nothwendigkeit, der Industrie billige Kohlen zu liefern, dass ihn die Besorgniss, es könnte einer vom Staate subventionirten oder in dessen Besitz befindlichen Bahn eine Konkurrenz erwachsen, von der Verfolgung jenes höheren Zieles nicht abzuhalten vermöge, insbesondere erwarte er bezüglich des erwähnten Anschlusses an die Preussische Landesgrenze binnen kürzester Zeit die Antwort vom Preussischen Staatsministerium. „Ich bin", sagte der Minister, „ein Mann des raschen Handelns und würde es gerne sehen, wenn diese Sache rasch in Fluss käme." Die Vorarbeiten zum Ausbau dieser Bahn bis zur Landesgrenze werden noch im Herbste dieses Jahres begonnen werden. Schliesslich versprach er die baldige Realisirung des Bahnprojektes Aussig-Peterswald.

Eröffnung von Bahnlinien.

a) Am 3. d. Mts. wurde die Schlussstrecke Ischl Staatsbahnhof - Ischl Lokalbahnhof der Salzkammergut-Lokalbahn dem Verkehre übergeben. Die Strecke hat eine Länge von 3,7 km; sie durchzieht, wie der „Zeitschrift für Eisenbahn und Dampfschifffahrt" zu entnehmen ist, zuerst mittelst eines Tunnels von 693 m und einer Steigung von 18 : 1 000 den Kalvarienberg und gelangt sodann vom Ischlthale in das Traunflussthal. Auf einem 120 m langen, auf eisernen Säulen ruhenden Viadukt wird die Landesstrasse und der Traunfluss mit einer eisernen Brücke von 70 m Spannweite übersetzt. Vom neuen Güterbahnhof in Ischl ab liegt das Geleise der Lokalbahn auf dem Bahnkörper der Staatsbahn, und zwar eine Schiene der Lokalbahn innerhalb, die andere ausserhalb eines Schienenstranges der Hauptbahn. Nach Passiren einer Peagestrecke von etwa 1 km Länge, auf der noch ein kleiner Tunnel und eine Brücke über die Traun Abwechselung bieten, mündet die Lokalbahn in den neu umgebauten Personenbahnhof Ischl der Staatsbahn.

b) Am 12. d. Mts. fand im Beisein des Handelsministers die Eröffnung der Lokalbahnstreche Gablonz-Wiesenthal statt. In Beantwortung der Begrüssungsreden wünschte der Minister diesem Unternehmen das beste Gedeihen, sowie dass alle Wünsche der Bevölkerung, welche sich auf den Anschluss an die Schlesische Bahn beziehen, in Erfüllung gehen mögen. Der Eröffnungszug fuhr nach den Stationen Neudorf, Schlag, Unter-Wiesenthal und Ober-Wiesenthal. In Wiesenthal fuhr der Minister auf einer Draisine durch den Tunnel, während die übrigen Theilnehmer der Eröffnungsfahrt mittelst Wagen bis an die Ortsgrenze Morchenstern-Wiesenthal fuhren. Hierauf wurde der neue Viadukt im Ortstheile Bettelgrund von Morchenstern besichtigt.

c) Am 16. d. Mts. ist die elektrische Bahn in Baden bei Wien eröffnet worden. Dieselbe ist an Stelle der alten Pferdebahn getreten; es wurden deren alte Schienen durch Rillenschienen ersetzt. Die Bahnlänge beträgt vom Badener Bahnhofe bis zum Helenenthale 3,30 km und vom Bahnhofe zur elektrischen Centralstation in Leesdorf 0,90 km. In der Centralstation befinden sich 3 Dampfmaschinen zu 120 Pferdekräften und 3 Dynamos, welche den elektrischen Bahnbetrieb und die Beleuchtung der Hauptstrassen und Hauptgebäude besorgen. Die Leitungsträger sind innerhalb der Grenzen Badens verzierte eiserne Ständer, sonst aber Holzmaste mit einfachen eisernen Auslegern. Die Wagen sind zweiachsig. Sie enthalten 18 Sitz- und 14 Stehplätze.

Sobald die von Seite Vöslaus erhobenen Bauschwierigkeiten beigelegt sein werden, kann in kürzester Zeit auch die Eröffnung der anschliessenden 5 km langen Strecke Helenenthal-Vöslau erfolgen.

Die von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen betriebene Strecke von der Matzleinsdorfer Linie nach Neudorf

wird gegenwärtig bis Guntramsdorf verlängert, worauf dann s. Zt. der Ausbau nach Leesdorf erfolgt, sodass man dann direkt von Wien bis in das Helenenthal wird fahren können.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. d. Mts. ist die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Vágfalva der Kaschau-Oderberger Eisenbahn für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Am gleichen Tage wurde auch die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Station Busócz, der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Szepes-Béla-Podoliner Lokalbahn, für den Verkehr von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet.

Aenderung von Stationsnamen.

Der Name der an der Budapest-Marchegger Linie der Ungarischen Staatsbahnen gelegenen Station Palota ist in „Palota-Ujpest“ umgeändert worden.

Vorrichtungen in den zur Beladung mit lebenden Thieren beigestellten Wagen.

Aus Anlass mehrfacher Beschwerden hat die K. K. Generalinspektion mit Erlass vom 30. Juni d. J. die Bahnverwaltungen eingeladen, Veranlassung zu treffen, damit die zur Beladung mit lebenden Thieren den Parteien beigestellten Wagen Vorrichtungen, wie Ringelschrauben usw. enthalten, durch welche die Absender in die Lage gebracht werden, der Bestimmung des § 44 (letzter Absatz) des Betriebsreglements (betrifft die sichere Befestigung der Thiere) entsprechen zu können.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monate Mai d. J.

In jenem Monate wurden auf diesen Eisenbahnen im ganzen 13 907 987 Personen und 8 595 746 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 28 262 247 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 19 659 910 fl., auf die Ungarischen Bahnen 8 602 337 fl.), d. i. für 1 km 982 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13 292 123 Personen und 8 180 587 t Güter 27 749 678 fl. oder für 1 km 991 fl.; dies ergibt für den Monat Mai d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,9 %. In den ersten 5 Monaten dieses Jahres wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 52 579 540 Personen und 42 217 706 t Güter gegen 48 696 367 Personen und 39 681 592 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 131 464 615 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 90 842 058 fl., auf die Ungarischen Bahnen 40 622 557 fl.), im Vorjahre auf 124 356 270 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 28 721 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28 003 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km und den erwähnten Zeitabschnitt des laufenden Jahres auf 4 577 fl. gegen 4 441 fl. im Vorjahre, d. i. um 136 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1894 auf 10 985 fl. gegen 10 658 fl. im Vorjahre, d. i. um 327 fl., mithin um 3,1 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 5 Monate 1894 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich bei den im „Verordn.-Blatt für Eisenb. u. Schifff.“ verzeichneten 140 Bahnen die nachstehende Reihenfolge: Wiener Verbindungsbahn 90 209 fl., Aussig-Teplitzer Eisenbahn 61 361 fl., Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) 31 094 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 29 923 fl., Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 21 982 fl. und Leoben-Vordernberger Bahn 21 506 fl.

Die Verstaatlichung der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.

Nach einer amtlichen Verlautbarung wird auf Grund des Gesetzes vom 22. Juni d. J. (welches wir noch nachträglich besprechen) der von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen bisher für Rechnung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft geführte Betrieb der Eisenbahnen von Lemberg nach Czernowitz und von Czernowitz nach Suczawa mit Wirksamkeit ab 1. Januar d. J. für Rechnung des Staates übernommen.

Bestimmung über das Nachfolgen der Züge.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestand bisher die Bestimmung, dass in dem Falle, als der vorausgehende Zug ein Personen-, gemischter oder Lastzug und der nachfolgende ein Schnellzug oder ein anderer mit gleicher oder grösserer Geschwindigkeit verkehrender Zug ist, die Expedition eines solchen nachfahrenden Zuges nicht nur im Zeitintervalle, sondern auch im Stationsintervalle zu geschehen habe. Zur Ermöglichung einer rascheren Expedition wurde nun diese Bestimmung aufgehoben und durch nachstehende ersetzt: Wenn ein Schnell- oder Personenzug einem Zuge in einer Station vorfahren soll, in welcher der Schnell- oder Personenzug keinen oder nur einen bedingten Aufenthalt hat, so ist das bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit mindestens 10 Minuten festgesetzte Ankunftsintervalle nur dann anzuwenden, wenn der vorausfahrende Zug ein Personenzug ist. Jeder andere Zug muss dagegen mindestens 15 Minuten vor dem nachfolgenden Schnell- oder Personenzuge, der in der Station keinen oder nur einen bedingten Aufenthalt hat, in der Vorfahrtsstation eintreffen. Bei dichtem Nebel und sonst gestörter Fernsicht ist nicht nur die Ankunftsintervalle von 10 bezw. 15 Minuten genau einzuhalten, sondern es sind vor Schnell- und Personenzügen die Gütereilzüge und Güterzüge im Stationsintervalle zu expediren. Diese Bestimmungen wurden von der K. K. Generalinspektion genehmigt.

Generalversammlung der Lokalbahn Kis-Kapus (Klein-Köpisch)-Nagy-Szeben (Hermannstadt)-Felek (Frek)-Fogaras am 16. Juni d. J.

Dem Geschäftsberichte für das Jahr 1893 zufolge beliefen sich die Einnahmen auf 57 363 fl., die Ausgaben auf 31 392 fl. Es wurde beschlossen, von dem durch den vorjährigen Uebertrag auf 28 721 fl. erhöhten Ueberschuss 1 400 fl. zur Einlösung von 14 Prioritätsobligationen zu verwenden und den Kupon der Prioritätsaktien anstatt mit 5 fl. mit 1,80 fl. einzulösen.

Generalversammlung der Transdanubischen (Westungarischen) Lokalbahnen am 16. Juni d. J.

Gemäss dem Geschäftsberichte für das Jahr 1893 betrugen die Reineinnahmen der im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden 5 Linien dieser Gesellschaft 323 545 fl. (100 316 fl. mehr als im Vorjahre). Es wurde beschlossen, hiervon 28 200 fl. zur Einlösung von 282 Stück Prioritätsobligationen zu verwenden, 8 961 fl. als Tantieme und zur Dotirung der Reserve auszuscheiden, 284 088 fl. als Dividende der Prioritätsaktien auszuzahlen und den Restbetrag von 2 296 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Erste Generalversammlung der Slavonischen Lokalbahnen am 16. Juni d. J.

Dem über die Bauthätigkeit der Gesellschaft erstatteten Berichte ist zu entnehmen, dass die Theilstrecke Eszek-Nasice (s. Nr. 50 S. 469 d. Ztg.) mit den Stationen Josipovac, Bizovac, Koska und Breznica dem Verkehre übergeben wurde und dass die übrigen Theilstrecken bis Ende dieses Jahres fertiggestellt werden. Die Versammlung genehmigte den mit den Königlich Ungarischen Staatsbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrag, laut welchem dieselben für die Betriebsführung 50 % der Einnahmen erhalten.

Generalversammlung der Lokalbahn Gran-Almás-Füzitö am 26. Juni d. J.

Zufolge des Geschäftsberichtes für 1893 hat der Verkehr zwar zugenommen, aber nicht ganz den Erwartungen entsprochen, weil die garantirten 10 000 Wagenladungen infolge des in den Tokoder und Annathaler Bergwerken vorgekommenen Unglücksfalles und wegen Schneeverwehungen eingetretener Betriebsstörungen nicht voll zur Beförderung gelangten. Die Bilanz weist einschliesslich des Gewinnvortrages von 402 fl. einen Reingewinn von 70 812 fl. aus. Es wurde beschlossen, 29 Stück Prioritätsaktien mit 2 900 fl. einzulösen, 67 949 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 3,25 fl. für die Prioritätsaktie zu verwenden und 23 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Kronstadt-Háromszék am 27. Juni d. J.

Der Geschäftsbericht für das Jahr 1893 hebt hervor, dass trotz der grossen Kosten der Schneewegräumung und der aussergewöhnlichen Ueberschwemmungen das finanzielle Ergebniss doch um 26 188 fl. günstiger ist als im Vorjahre; das Reinerträgniss beläuft sich nämlich auf 131 831 fl. Es wurde beschlossen, den Kupon der Prioritätsaktien mit 4,5 % einzulösen und hierzu 129 825 fl. zu verwenden und den Rest von 2 006 fl. auf neue Rechnung zu übertragen.

Generalversammlung der Gölnitzthal-Eisenbahn-Aktiengesellschaft am 28. Juni d. J.

Dem Berichte über die Geschäftsergebnisse des Jahres 1893 zufolge nimmt der Verkehr dieser von der Station Margarethendorf der Kaschau-Oderberger Bahn abzweigenden Lokalbahn stetig zu und die Bilanz weist einen Reinertrag von 81 900 fl. aus, wovon 3 600 fl. zur Verloosung von Prioritätsaktien und 75 756 fl. zur Einlösung des Kupons Nr. XI der Prioritätsaktien verwendet werden.

Der mit der betriebsführenden Kaschau-Oderberger Bahn auf die Dauer von 10 Jahren abgeschlossene neue Betriebsvertrag wurde genehmigt.

Auf Grund der Vereinbarung der Gesellschaft mit den Prioritäts- und Stammaktienbesitzern wurde die Umwandlung der 6 % Prioritätsaktien ab 1. Januar d. J. auf solche mit 5 % Verzinsung und die Emission weiterer 5 % Prioritätsaktien im Nennwerth von 67 800 fl. zur Schaffung eines Investitionsfonds unter entsprechender Statutenänderung beschlossen.

Erste Generalversammlung der Lokalbahn Nagy-Karoly-Somkut am 30. Juni d. J.

Dem Geschäftsberichte für 1893 zufolge war der Betrieb von der Eröffnung am 4. Oktober bis 31. Dezember 1893 infolge der von der polizeilich-technischen Begehungskommission angeordneten Auswechselung von Achsen der Betriebsmittel sehr beschränkt. Die Einnahmen betrugen in dieser dreimonatlichen Betriebszeit 58 554 Kronen, die Ausgaben 25 387 Kr. Es wurde beschlossen, von der Reineinnahme im Betrage von 33 167 Kr. die ausgeloosten 19 Stück Prioritätsaktien à 200 Kr. Nennwerth = 3 800 Kr. und den Kupon Nr. 1 mit 5 % auf die Zeit vom 4. Oktober bis 31. Dezember 1893 = 28 176 Kr. einzulösen und den Rest von 1 191 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner wurde die Fortsetzung der Linie von Erdöszáda bis Nagy-Somkut mit Ueberbrückung des Szamosflusses und zu diesem Behufe die Erhöhung des Aktienkapitals und die entsprechende Modifikation der Statuten beschlossen.

Generalversammlung der Lokalbahn Potscherad-Wurzmes am 9. d. Mts.

Laut Nachrichten aus Prag wurde in dieser Versammlung beschlossen, wie im Vorjahre eine Dividende von 3 fl. zu bezahlen. Der Geschäftsbericht wurde noch nicht veröffentlicht.

Reise auf der unteren Donau in Wort und Bild.

Unter diesem Titel haben die Königlich Ungarischen Staatsbahnen eine Gratisausgabe der vom 1. d. Mts. ab gültigen Fahrordnung ihrer auf der Donau und Save verkehrenden Schiffe und der anschliessenden Eisenbahnstrecken veranstaltet, welche im Verlage von Wilhelm Kunosy & Sohn in Budapest erschienen ist und eine den Reisenden als Führer dienende, mit Abbildungen der hervorragendsten Sehenswürdigkeiten usw. ausgestattete Beschreibung der unteren Donau und ihres Gebietes auf der Strecke Belgrad-Orsova enthält.

Die kleine Schrift bezeckt den Touristen- und sonstigen Reiseverkehr auf jener Strecke mehr als dies bisher der Fall, zu entwickeln.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der letzte der grossen Handelsverträge, welche Oesterreich-Ungarn seit dem Jahre 1892 geschlossen hat, die Handelskonvention mit Russland, wurde am 11. d. Mts. veröffentlicht. Mit Ausnahme von Portugal und der Türkei hat unsere Monarchie ihre Zoll- und Handelsverhältnisse zu allen Staaten Europas, dann zu Nordamerika, China, Japan und Korea auf dem Fusse der Meistbegünstigung neu geregelt. — Die Ernte nimmt in Ungarn einen sehr günstigen Fortgang; auch von den Oesterreichischen Provinzen laufen diesbezüglich gute Nachrichten ein; die Berliner Börse hat aus dieser Ursache Oesterreichische Exportbahnen aus dem Markte genommen. Es stiegen die Aktien der Staatsbahnen (340), Südbahn (106,25), Kaschau-Oderberger Bahn (186), Nordwestbahn (228,70), Elbethalbahn (261,50) und aller übrigen Böhmischen Bahnen, insbesondere Dux-Bodenbacher (65), deren inneren Werth man sogar auf 75 taxirt. Auch die Aktien der beiden Budapester Wagenleih-Gesellschaften (internationale 437, allgemeine 442) waren wegen des günstigen Abschlusses mit den Ungarischen Staatsbahnen gesucht. Infolge von Realisirungen hatten sich Nordbahnaktien verflaut. Auf dem Prioritätenmarkte war es ganz still.

Aus Frankreich.

Missbräuchliche Benutzung von Fahrkarten.

Durch Rundschreiben vom 23. April d. J. hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, strenge Maassnahmen gegen falsche Angaben der Art, des Werthes oder des Gewichtes der mit der Eisenbahn beförderten Waaren zu ergreifen. Der Minister ist aber zugleich auf die Missbräuche aufmerksam geworden, die mit Freifahrkarten, Zeitkarten, Ermässigungsanweisungen, Sonderkarten für gewisse Gruppen von Reisenden, Rundreiseheften, Ausflugskarten, Rückfahrkarten usw. getrieben werden. Die Eisenbahnen haben selbst in vielen Fällen als Grund gegen Ausdehnung von Fahrpreisermässigungen die aus der missbräuchlichen Benutzung erwachsenden Verluste angegeben. Alle diese Missbräuche bilden Vergehen gegen Art. 63 der Verordnung vom 15. November 1846 und unterliegen den in Art. 21 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 vorgesehenen Strafen; viele von ihnen weisen auch die Kennzeichen des in Art. 405 des Strafgesetzbuches vorgesehenen Betruges auf. Dies ist besonders der Fall, wenn ein anderer Name oder Stand angegeben wird, um die einem Dritten namentlich bewilligte Vergünstigung oder Ermässigungen, die nur für gewisse Gruppen von Personen, wie Arbeiter, Studenten usw. gelten, zu erlangen; alle Personen, die wissentlich Beihilfe zu derartigem betrügerischen Treiben geleistet haben, verfallen der gleichen Strafe wie der Hauptschuldige.

Man ist also in der Lage und es ist von Werth, wirksam gegen die Urheber der Missbräuche einzuschreiten. Die verhältnissmässig grosse Zahl von Reisenden, die zu ermässigten Preisen fahren, begünstigt augenscheinlich die Missbräuche und erschwert die Feststellung; es ist daher um so nothwendiger, die entdeckten Vergehen zu verfolgen. Wenn die Bedingungen für die Ausgabe von Ermässigungsanweisungen oder die Anwendungsbedingungen der ermässigten Tarife geeignet sind, den Betrug zu erleichtern, so sind sie derart zu ändern, dass dem vorgebeugt wird. Andererseits müssen die behufs Ausstellung einer ermässigten Fahrkarte vorgelegten Bescheinigungen sorgfältig geprüft werden, und wenn Zweifel entstehen, ob der Inhaber der Papiere zu deren Führung berechtigt ist, so ist nicht nur die Karte zu verweigern, sondern der Fall auch zu untersuchen. Abgesehen von der unterwegs vorzunehmenden Ueberwachung muss bei Abnahme der Fahrkarten am Ankunftsorte sorgfältiger verfahren werden, um nicht allein den begangenen Betrug zu entdecken, sondern auch die erforderlichen Feststellungen für eine spätere Strafverfolgung zu machen. Zugleich ist es unbedingt nothwendig, dass die Vorzeigung der Zeitkarten verlangt wird, während sich jetzt auf vielen Bahnhöfen in Paris die Beamten mit der mündlichen Erklärung des Reisenden: „Zeitkarte“ zufrieden geben; dank dieser Duldung können einzelne Personen längere oder kürzere Zeit ohne Karte verkehren. Der Minister legt um so grösseren Werth auf die strenge Unterdrückung der Missbräuche, als dies die Vorbedingung für die Ausdehnung gewisser Ermässigungen ist, und er hat demzufolge durch Rundschreiben vom 22. Mai d. J. die Eisenbahngesellschaften und die Aufsichtsstellen mit entsprechender Anweisung versehen.

Die Dienstzeit der Lokomotivführer und Heizer.

Durch die Ministerialerlasse vom 24. April 1891 und vom 25. April 1892 sind die Regeln festgesetzt worden, nach denen die Fahrordnungen für die Lokomotivführer und Heizer in den Heizhäusern der verschiedenen Eisenbahngesellschaften festzusetzen sind. Da diese Regeln wesentliche Verbesserungen in die Arbeitsbedingungen der Beamten gebracht haben, so will der Minister der öffentlichen Arbeiten versuchen, im Geiste dieser Erlasse und auf Grund der in den letzten Jahren erzielten Erfahrung auf dem Wege seiner Vorgänger fortzuschreiten. Es ist anerkannt worden, dass die gegenwärtigen Vorschriften in der Anwendung nicht die erforderliche Biegsamkeit haben, um daraus eine Verbesserung der Arbeit im Verhältniss zu den neuen Lasten, die sie den Gesellschaften und dem Staate auferlegt haben, zu erzielen; ausserdem schafft ihre Anwendung eine gewisse Zwangslage, die ohne Vortheil für die Sicherheit gerechte Beschwerden seitens der Lokomotivführer und Heizer hervorruft. Denn die Verpflichtung, die Arbeitszeit und die darauf folgende zehnstündige Ruhe innerhalb 24 Stunden genau einzuhalten und alle ununterbrochenen Ruhepausen gleichmässig auf wenigstens 10 Stunden zu begrenzen, kann die Gesellschaften in gewissen Fällen zwingen, die Anzahl der Ruhepausen am Wohnort des Beamten zu beschränken oder ohne wirklichen Nutzen den Dienst auf eine grössere Anzahl von Fahrmannschaften zu vertheilen. Andererseits ist die Höchstgrenze von 12 Stunden Arbeit innerhalb 24, die durch die früheren Erlasse gestattet ist und streng genommen nur für einen bestimmten Tag gilt, übermässig, wenn sie regelmässig erreicht wird. Diese dem Wortlaut der früheren Erlasse nicht zuwiderlaufende Folge würde die Aufstellung zu beschwerlicher Fahrordnungen gestatten. Um diesen Uebelständen abzuhelfen, ist a) bei Beurtheilung der Arbeitsbedingungen der Beamten ein mehrtägiger Zeitraum zu nehmen und die durchschnittliche Dauer der wirklichen Arbeit in diesem Zeitraum auf 10 von 24 Stunden zu begrenzen, b) bezüglich der Ruhezeit zwischen der am Wohnort ermöglichten und der ausserhalb des Wohnorts gewährten ununterbrochenen Ruhezeit zu unterscheiden. Letztere kann derart eingeschränkt werden, dass zwischen zwei Arbeitszeiten genügend Ruhezeit bleibt, um die Kräfte

der Beamten zu ersetzen; dafür ist aber die Ruhezeit am Wohnort zu verlängern.

Aus diesen Gesichtspunkten hat der Minister unter Aufhebung der Erlasse vom 24. April 1891 und 25. April 1892 mit Wirkung von der Eröffnung des Sommerfahrplans 1894 ab durch Erlass vom 4. Mai d. J. folgendes bestimmt:

1. Der Arbeitstag hat durchschnittlich höchstens 10 Stunden wirklicher Arbeit und wenigstens 10 Stunden ununterbrochener Ruhe zu umfassen, so dass die zehntägige Fahrordnung, von Mitternacht zu Mitternacht, nicht mehr als 100 Stunden wirklicher Arbeit und eine gleiche Zeit von jedesmal ununterbrochener Ruhe enthält.

2. Jede Arbeitszeit muss zwischen zwei ununterbrochenen Ruhepausen liegen und darf nicht mehr als 12 Stunden wirklicher Arbeit umfassen; als ununterbrochen werden nur die Ruhepausen von wenigstens 10 Stunden am Wohnort und von wenigstens 7 Stunden ausserhalb des Wohnorts betrachtet. Nacheinander dürfen nicht mehr als zwei ununterbrochene Ruhepausen von weniger als 10 Stunden folgen und die Gesammtdauer von zwei auf einander folgenden Ruhepausen muss wenigstens 17 Stunden betragen.

3. Als wirkliche Arbeitszeit ist die ganze Zeit zu rechnen, während welcher die Lokomotivführer und Heizer verpflichtet sind, auf ihrer Maschine zu bleiben bezw. sich nicht von ihr zu entfernen oder irgend welche Arbeit in den Maschinenschuppen oder Heizhäusern zu verrichten haben. Die Aushilfsstellung darf nur dann als Ruhezeit gerechnet werden, wenn die Beamten die Aushilfezeit in den Schlaf- und Speiseräumen der Maschinenschuppen und Werkstätten oder an einem bestimmten anderen Ruheort zubringen dürfen.

4. Abweichungen von diesem Erlass sind in den Fahrdienstordnungen nur in besonderen, vollkommen durch die Anforderungen des Dienstes gerechtfertigten Fällen und unter Vorbehalt der Genehmigung seitens der Aufsichtsbehörde gestattet.

5. Die Gesellschaften haben der Aufsichtsbehörde die Fahrdienstordnungen bei jedem Dienstwechsel vorzulegen.

6. Wenn infolge von unvorhergesehenen und zufälligen Umständen die Arbeitszeit der Lokomotivführer und Heizer die vorgeschriebenen Grenzen überschreitet, so haben die Gesellschaften darüber zu berichten; keinenfalls dürfen jedoch die Lokomotivführer und Heizer unter Berufung auf die längere Arbeitsdauer den ihnen aufgetragenen öffentlichen Dienst im Stich lassen.

7. Der unter 6. erwähnte Bericht ist am 10. jeden Monats an den Aufsichts-Oberingenieur für Betrieb und Zugförderung zu richten und dieser hat der Gesellschaft die erforderlichen Maassnahmen vorzuschreiben, damit unverzüglich die beständigen Ursachen, welche die wiederholte Abweichung von den genehmigten Fahrdienstordnungen veranlassen, verschwinden. Das Ergebniss dieser Bemerkungen ist in den vierteljährlichen Berichten von der Aufsichtsstelle mitzutheilen; letztere hat zugleich die erforderlichen Ergänzungsmaassnahmen vorzuschlagen, falls sie die von der Gesellschaft getroffenen für ungenügend hält.

8. Um die Ausführung der unter 6. und 7. gegebenen Vorschriften zu sichern, haben die Aufsichtsingenieure in den Heizhäusern häufig die geltenden Fahrdienstordnungen und die Zugberichte, die ihnen auf Wunsch vorzulegen sind, zu prüfen.

Aus Asien.

Türkei.

Nach dem Halbjahrsbericht der Eisenbahngesellschaft Smyrna-Aïdin sind die Betriebseinnahmen infolge der im Herbst 1893 getroffenen Abwehrmaassregeln gegen die Cholera im 2. Halbjahr 1893 um fast 25 000 £ gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres gefallen; es war indessen möglich, die Betriebsausgaben von 41,46 auf 41,23 % der Einnahme herabzudrücken, so dass noch 40 000 £ verfügbar blieben, von denen ein Gewinn von 12 sh. auf den Antheilschein vertheilt und der Rest von 13 449 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Die Gesellschaft beabsichtigt, eine neue Linie nach Tehoi zu bauen; sie hat aber die Konzession noch nicht erhalten.

Nach dem am 14. April d. J. der ordentlichen Hauptversammlung erstatteten Berichte hatte die Eisenbahngesellschaft Smyrna-Cassaba im 2. Halbjahr 1893 eine Einnahme von 88 296 £ (gegen 87 891 £ im 2. Halbjahr 1892), eine Ausgabe von 32 158 (33 915) £ oder 36,42 % der Einnahme und einen Ueberschuss von 56 138 (53 976) £. Hiervon wurden 6 418 £ zur Tilgung und 24 696 £ zur Verzinsung der Schuldverschreibungen verwendet; dem in Höhe von 25 024 £ verbleibenden Rest traten 14 432 £ Uebertrag aus dem Vorjahre hinzu und ergaben eine Summe von 37 456 £, von der je 7 % Gewinn für 2 Jahre an die Vorzugs-Antheilscheine vertheilt werden konnten. Wenn die Rückstände nicht zu tragen gewesen wären, würde der Reingewinn des Jahres 1893 ausgereicht haben, um die Zinsen der Schuldverschreibungen und Vorzugs-Antheilscheine vollständig zu bestreiten, während noch 13 277 £ verfügbar geblieben wären und die Vertheilung von fast 3,5 % an die Stamm-Antheilscheine gestattet hätten. Seit 2 Jahren hat sich die Lage der Gesellschaft bedeutend gebessert und die Ergebnisse des Jahres 1894 versprechen wenigstens ebenso gut zu werden wie im letzten Jahre.

Zugleich wurde am 14. April d. J. eine ausserordentliche Hauptversammlung abgehalten, aus deren Verhandlungen folgendes hervorgeht: Eine Finanzgruppe, die zu dem Zweck zusammengetreten ist, um zum Bau und Betriebe der am 5./17. Februar an Georges Nagelmakers konzessionirten Linie Alaschehr-Afion Karahissar eine Gesellschaft zu bilden, hat der Eisenbahngesellschaft Smyrna-Cassaba eine Summe von 1 410 000 £ geboten, wenn diese der Gruppe die Ansprüche an die Türkische Regierung, das Bahnunternehmen Smyrna-Cassaba, den eigenen Fahrpark, die von der Regierung gepachteten Betriebsmittel, sowie die auf 10 000 £ veranschlagten Bestände in den Niederlagen abtritt. Von dem Kaufpreis sind 1 000 000 £ innerhalb eines Monates nach Bestätigung des Vorschlages der Gruppe und 410 000 £ in Theilzahlungen innerhalb 6 Monaten zu entrichten. Die Summe von 1 410 000 £ würde gestatten, nach Rückzahlung der Schuldverschreibungen auf den Antheilschein ohne Unterscheidung von Stamm- und Vorzugs-Antheilscheinen durchgängig je 16, 10, 8 £ zu vertheilen; bei der endgültigen Abrechnung des Gesellschaftsvermögens würde aber diese Summe noch um wenigstens 2 £ erhöht werden. Das Angebot der Finanzgruppe wird indessen erst verbindlich, wenn sich die in Aussicht genommene Gesellschaft gebildet hat. Ausser diesen durch Schreiben vom 8. und 21. März d. J. gemachten Vorschlägen ist den Antheilhabern der Smyrna-Cassaba Eisenbahngesellschaft angeboten worden, sich an der Ausgabe der neu zu schaffenden Werthpapiere zu betheiligen, und zwar mit 15 % an den durch die jährliche Staatsgewähr von 2 310 000 Frcs. sichergestellten Schuldverschreibungen, mit 15 % an den für Herstellung der Neubaulinie auszugebenden Schuldverschreibungen und mit 10 % am Grundkapital der neuen Gesellschaft. Da sich die Antheilhaber einzeln an dieser Ausgabe nicht betheiligen können, so ist für diesen Zweck die Bildung einer Trustgesellschaft in Aussicht genommen. Diese Vorschläge wurden von der Hauptversammlung mit 13 999 gegen 2 985 Stimmen angenommen.

Bei der am 11. Mai d. J. vor dem Pariser Handelsgericht abgehaltenen Versammlung der Schuldschein-Inhaber der Eisenbahngesellschaft Jaffa-Jerusalem standen zwei Anträge zur Verhandlung; nach dem ersten soll der Ausgabepreis der Schuldverschreibungen in 55 Jahren in gleichen jährlichen Theilzahlungen ohne Zinsen zurückgezahlt werden. Nach dem zweiten würden die jetzigen Schuldverschreibungen in neue zu 500 Frcs. rückzahlbare Schuldverschreibungen mit veränderlichem Zins umgewandelt werden. Die Schuldschein-Inhaber haben sich für den ersten Vorschlag erklärt.

Aus Nordamerika.

Die Eisen- und Stahlindustrie der Vereinigten Staaten.

Nach dem Handbuch der Eisen- und Stahlwerke der Vereinigten Staaten, fortgeführt bis Februar 1894 (Directory of the Iron & Steel Works of the United States), herausgegeben vom Eisen- und Stahlverband, dauerten die ungünstigen Verhältnisse des Jahres 1893 in den ersten Monaten des laufenden Jahres fort. In der Ausgabe von 1892 waren 569 fertige und 11 im Bau begriffene Hochöfen aufgeführt; die ersteren stellten eine Jahresmenge von 14 550 708 t brutto dar. Gegenwärtig sind nur 519 fertige Hochöfen, aber mit 16 271 027 Rohtonnen aufgeführt. Dazu kommen noch 7 unfertig liegengelassene Hochöfen. Kein einziger neuer Ofen befindet sich im Bau. Seit Februar 1892 wurden zwar 16 neue Hochöfen gebaut, aber im ganzen 66 ausgeblasen. Von diesen befinden sich 20 in Pennsylvanien, 11 in Newyork, 7 in Ohio, 6 in Virginien, 4 in Tennessee, je 3 in Michigan und Missouri, je 2 in Connecticut, Maryland und Alabama, und je einer in Maine, Newyersey, Kentucky, Georgia, Illinois und Wisconsin. Von den seit Februar 1892 gebauten 16 neuen Oefen befinden sich 7 in Tennessee, 5 in Virginia und je einer in vier sonstigen Staaten. Die Zahl der mit Holzkohle beschickten Oefen hat noch mehr abgenommen, als der mit Steinkohle beschickten.

Im neuen Handbuch stehen 487 fertige Walz- und Stahlwerke verzeichnet; in 446 befinden sich Walzenstrassen. In der Ausgabe von 1892 waren 460 fertige Walz- und Stahlwerke aufgeführt. Inzwischen sind 57 neue Werke gebaut, eins wieder in Betrieb gesetzt und 31 ausser Betrieb gesetzt worden. Im Februar 1894 waren 8 Walzwerke im Bau und eins im

Umbau, gegenüber 18 Werken, die sich Anfang 1892 im Bau befanden.

Im Januar 1894 befanden sich 4 715 mit Walzwerken verbundene Puddelöfen im Betrieb, wobei ein Zwillingsofen gleich zwei einfachen gezählt ist. Die Anzahl betrug 1892 5 120, also 405 Oefen oder 8 % mehr

In den 2 Jahren sind 4 neue Bessemereien — je eine zu Garwood, Shenango, Mc. Keesport, Indianopolis, von denen die erste wieder stille gesetzt wurde gebaut worden. In derselben Zeit sind 7 Bessemereien abgebrannt oder ausser Betrieb gesetzt worden, ebenso wurde ein Clapp-Griffith'sches Stahlwerk verlassen. Jetzt bestehen 43 Bessemereien mit 95 Konvertern, gegen 46 mit 95 Konvertern im Jahre 1892. Eine neue Bessemerei für 2—10 t Konverter ist im Bau. Alle 1894er Bessemereien, fertige und im Bau befindliche, können 7 740 900 Rohtonnen Luppen und direkten Guss in Stahl umwandeln, gegen 5 857 143 t im Januar 1892.

Seit 1892 sind 15 neue Offenherd-Stahlwerke gebaut und 5 verlassen worden oder abgebrannt, so dass der Zuwachs 10 ausmacht. Es sind jetzt 81 derartige Werke fertig und eins im Bau. Dem entspricht eine Gewichtsmenge von 1 740 000 Rohtonnen Luppen und direkter Guss im Jahre 1894 gegen 1 383 929 t. im Jahre 1892.

Die Fabrikation von basischem Stahl ist auf 4 Werke in Pennsylvanien beschränkt, von denen drei nach dem Offenherd- und eins nach dem Bessemerverfahren arbeiten.

Die Mineralproduktion der Vereinigten Staaten in den Jahren 1892 und 1893.

Nach einer von der „Railroad Gazette" mitgetheilten, vom Herausgeber vom „Engineering and Mining Journal" verfertigten Zusammenstellung ergibt sich ein sehr übersichtliches Bild der Nordamerikanischen mineralischen Rohproduktion. Wenn die Zahlen auch nicht auf mathematische Richtigkeit Anspruch machen können, so stellen sie doch die vollständigste und zuverlässigste Statistik dar, welche jemals über den Gegenstand veröffentlicht wurde.

Die wichtigsten der in der „Railroad Gazette" angeführten Angaben enthält das folgende Verzeichniss:

Gegenstand	Menge in Metertonnen		Werth am Erzeugungsorte in Mark (rund)	
	1892	1893	1892	1893
Asphalt und Asphaltgestein	42 675	31 701	1 016 000	697 000
Baryt (roh)	25 833	24 161	569 000	533 000
Hydraulischer Cement } Fass von 135—180 kg	8 211 181 Fass	7 503 385 Fass	178 358 000	160 000 000
Portlandcement } Fass von 135—180 kg	547 440 „	596 531 „	24 000 000	20 723 000
Bausteine	—	—	178 358 000	16 000 000
Anthrazitkohle	47 352 696	48 818 356	358 912 000	372 367 000
Bituminöse Kohle	116 059 045	115 263 204	496 942 000	474 383 000
Koks	12 204 203	9 949 986	93 684 000	58 754 000
Gips	232 458	226 799	2 782 000	2 250 000
Kalk	6 350 200	5 443 164	154 000 000	120 000 000
Kalksteine für die Eisenverhüttung	4 633 416	3 810 375	8 390 000	10 000 000
Mineralfarben	203 000	—	2 600 000	2 184 000
Natürliches Gas	—	—	59 200 000	56 000 000
Petroleum (Fass zu 190 l)	7 000 982 Fass	6 978 403 Fass	120 917 000	120 894 000
Phosphatgestein	917 257	997 140	13 288 000	13 739 000
Töpferthon	457 349	399 327	4 000 000	3 320 000
Salz (Fass zu 127 kg)	1 542 133 Fass	1 452 388 Fass	23 600 000	22 871 000
Dachschiefer	—	—	3 396 625	2 780 000
Zinkweiss	24 946	22 678	8 800 000	7 500 000
Nichtmetallische Mineralien, einschliesslich der vorstehend nicht mit angegebenen	—	—	1 586 442 000	1 485 508 000
Aluminium (Newyork)	134	142	767 000	811 000
Antimon (San Francisco)	181	318	144 000	252 000
Kupfer (Newyork)	147 647	146 324	146 846 000	138 711 000
Gold, Münzwerth (kg)	49 652 kg	54 091 kg	131 988 000	143 800 000
Roheisen (Newyork)	9 122 413	7 156 782	538 672 000	375 553 000
Blei („)	186 548	175 931	65 802 000	57 868 000
Nickel (fein)	43 614 kg	11 745 kg	231 000	49 000
Rohplatin	11 „	9,3 „	7 000	37 000
Quecksilber (San Francisco)	971	1 046	4 479 000	4 434 000
Silber (Münzwerth)	2 022 195 kg	1 881 732 kg	336 154 000	312 882 000
Spiegeleisen und Ferromangan	182 015	82 424	26 589 000	11 573 000
Zinn	65	—	119 000	—
Zink (Newyork)	76 279	69 178	31 144 000	24 859 000
Metalle	—	—	1 282 942 000	1 070 849 000
Sonstige Produkte, schätzungsweise	—	—	30 000 000	24 000 000
Gesammtwerth aller Produkte überhaupt	—	—	2 899 384 000	2 580 357 000

Hiernach hat die produzirte **Menge** im Jahre 1893 nicht in dem Maasse gegen 1892 abgenommen, wie vielfach vermuthet wird; immerhin beträgt die Werthabnahme 316 Millionen Mark. Bemerkenswerth ist, dass die Mineralproduktion allein, während sie einen um $1/3$ grösseren Werth als die Metallproduktion darstellt, nur halb so viel abgenommen hat. Von der gesammten Abnahme kamen über 160 Millionen Mark auf die verminderte Produktion und Werthabnahme von Roheisen, 35 Millionen fielen auf Koks und 24 Millionen auf bituminöse Kohle; die letzten beiden Produkte wurden erklärlicher Weise von dem Stand des Roheisens wesentlich beeinflusst. Nur in wenigen Fällen zeigte sich eine Zunahme. Anthrazitkohle stieg um 14 Millionen im Werthe, Gold um 12 Millionen. Die „Railroad Gazette" bemerkt hierzu, dass diese Zahlen deutlich zeigen, auf welch fester Grundlage die Wohlfahrt des Landes beruhe und wie stabil sie sei.

Der Aufschwung der Mineralindustrie der Vereinigten Staaten ist so rapid gewesen, dass jetzt alle anderen Nationen in den Schatten gestellt sind. Vor 50 Jahren traten die Vereinigten Staaten in die Reihe der wichtigeren Produzenten, nach Verlauf von 20 Jahren aber schon in die Reihe der führenden Nationen ein und jetzt übertreffen sie überhaupt alle und der Werth ihrer Produkte ist fast so gross, wie von England, Frankreich und Deutschland zusammen. 1864 standen die Vereinigten Staaten mit einer Produktion von 22 860 000 Metertonnen unter den kohlenfördernden Ländern zu Dritt. (In England wurden über 90 Millionen, in Deutschland 26 Millionen Tonnen gewonnen.) Seitdem hat England seine Produktion nahezu verdoppelt, Deutschland verdreifacht, während Nordamerika auf dem **8fachen** Betrage angekommen ist und jetzt fast so viel produzirt, wie Deutschland und alle anderen Länder der Erde zusammen, ausser Grossbritannien. In der Roheisenerzeugung ist der Aufschwung fast noch grösser gewesen. 1865 folgten die Vereinigten Staaten erst nach Grossbritannien, Frankreich und Deutschland; Grossbritannien produzirte allein 6 Mal so viel wie Nordamerika. 1892 jedoch hatte sich die Nordamerikanische Produktion **verelffacht** und betrug das $1^1/_2$fache der Englischen, oder ebenso viel wie Deutschland, Frankreich, Belgien und Oesterreich-Ungarn oder auch, wie Grossbritannien, Frankreich und Oesterreich-Ungarn zusammen. In der zweiten Hälfte 1893 trat plötzlich eine enorme Abnahme in der Produktion ein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau wird am 1. August d. J. der zwischen Falkenau und Grottkau belegene bisherige Personen-Haltepunkt Alt-Grottkau der Strecke Brieg-Neisse und die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Kochanowitz der Strecke Lublinitz-Herby auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Zu demselben Zeitpunkte wird die bisher nur für den Eil- und Stückgutverkehr eingerichtete Station Niedobschütz der Strecke Kattowitz-Nendza auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist die Station Niedobschütz nicht geeignet. Ferner wird am 1. August d. J. der an der Strecke Lissa i. P.-Posen zwischen Czempin und Moschin belegene Haltepunkt Peetzen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 17. Juli 1894. (1708)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Am 1. August d. J. wird die 29,14 km lange Neubaustrecke Mohrungen-Wormditt dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Auf der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Allenstein zu unterstellenden Strecke, die nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands betrieben werden wird, verkehren gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenklasse bis auf weiteres nach folgendem Fahrplan:

km	Zug 1841	Zug 1843	Zug 1845	Stationen	Zug 1842	Zug 1844	Zug 1846
0,0	$4.^{\underline{23}}$	8.58	$8.^{\underline{13}}$	Abf. Mohrungen Ank.	7.43	3.53	$10.^{49}$
7,9	$4.^{\underline{37}}$	9.16	$8.^{31}$	↓ Gr. Hermenau ↑	7.26	3.36	$10.^{\underline{32}}$
15,2	$4.^{\underline{51}}$	9.34	$8.^{\underline{49}}$	Liebstadt	7.08	3.18	$10.^{\underline{14}}$
21,7	$5.^{\underline{03}}$	9.49	$9.^{\underline{04}}$	Sportehnen	6.51	3.01	$9.^{\underline{57}}$
25,7	$5.^{11}$	9.59	$9.^{\underline{14}}$	Oberhaide	6.40	2.50	$9.^{46}$
29,1	$5.^{\underline{16}}$	10.07	$9.^{\underline{22}}$	Ank. Wormditt Abf.	6.30	2.40	$9.^{\underline{36}}$

Die Personen- und Gütertarife sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich.

Bromberg, den 14. Juli 1894. (1709)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Rönkhausen für den Güterverkehr in Wagenladungen. Am 1. August 1894 wird die an der Bahnstrecke von Hagen nach Siegen zwischen Plettenberg und Lenhausen gelegene Station Rönkhausen für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Von dem genannten Tage ab werden die im Nachtrag II zum Gütertarif für den Binnenverkehr des diesseitigen Direktionsbezirks für die Station Rönkhausen enthaltenen Entfernungen der Frachtberechnung im Verkehr mit dieser Station zu Grunde gelegt. Soweit in die Gütertarife mit den Preussischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen Bahn und den am Rheinischen Nachbarverkehr betheiligten Privatbahnen Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, werden solche mit dem Tage der Betriebseröffnung eingeführt.

Elberfeld, den 13. Juli 1894. (1710)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Mannheim nach Basel transit mit Bestimmung nach gewissen Stationen der Mittel- und Westschweiz ein Frachtsatz von 0,70 *M.* für 100 kg eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen, sowie das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 17. Juli 1894. (1711)

Generaldirektion.

Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Semlin transito Serbien, Bulgarien und der Türkei. Mit Gültigkeit vom Tage der Bekanntmachung bis Ende Dezember 1894 tritt für die Beförderung von auf eigenen Rädern rollenden, mit einem Eisenbahnfahrzeuge beladenen, offenen, von La Croyère stammenden und über Aachen nach Saloniki oder Dedeagatsch bestimmten Güterwagen (Artikeltarif Nr. 19, C. III. a.) für die Strecke Aachen-Semlin trs. ein ermässigter, im Rückvergütungswege Anwendung findender Satz von 212,50 Frcs. Gold für die Wagenachse in Geltung.

Breslau, den 18. Juli 1894. (1712)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. August d. J. an wird für die Beförderung von mit Garn und Webwaaren beladenen Strassenfahrzeugen zwischen Reichenbach i. V. und Gera-Pforten bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen im Rückvergütungswege widerruflich ein ermässigter Frachtsatz von 0,42 *M.* für 100 kg eingeführt.

Die Vergütung des Frachtunterschiedes zwischen dem tarifmässigen und dem vorstehenden Satze erfolgt, wenn im Laufe von 12 Monaten mindestens 500 Eisenbahnwagen (500 Frachtbriefsendungen zu je 5 000 kg) zwischen den genannten Stationen befördert werden.

Dresden, am 18. Juli 1894. (1713)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 16. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Glaubersalz ab den Stationen Käferthal (Wohlgelegen) und Lampertheim der Hessischen Ludwigseisenbahn nach Neusattel (früher Elbogen-Neusattel), Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Neusattel Frachtsätze für 100 kg in Mark
Käferthal (Wohlgelegen)	1,21
Lampertheim	1 19

München, im Juli 1894 (1714

Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Bayerischer Getreideverkehr. Mit der Ende dieses Monats erfolgenden Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. März 1892 nebst Nachträgen wird auch die direkte Güterabfertigung zwischen den Stationen Blottnitz, Deutsch-Leippe, Konstadt, Steubendorf, Tost und Wernersdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einer- und Bayerischen Stationen andererseits aufgehoben.

Erfurt, den 13. Juli 1894. (1715MG)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Hannover- bezw. Oldenburg-Berlin. Am 1. August d. J. gelangt zu den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover- bezw. Oldenburg-Berlin je ein Nachtrag II zur Ausgabe.

Die Nachträge enthalten bereits früher veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife. Druckexemplare sind von dem Auskunftsbüreau Berlin, Bahnhof Alexanderplatz sowie von den Verbandsstationen zu beziehen.

Berlin, den 14. Juli 1894. (1716MG)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie Staatsbahn-Gütertarife Frankfurt a/M.- und Magdeburg-Erfurt. Am 15. Juli d. J. gelangen für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets von Delitzsch b. Halle a/S. nach verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M. und Magdeburg ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt obige Güterabfertigungsstelle.

Erfurt, den 12. Juli 1894. (1717MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr, Tariftheil II, Hefte 1—7 (Klassentarife). Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 gelangt zu den vorbezeichneten Tarifheften ein gemeinschaftlicher Nachtrag zur Einführung, in welchem die Aufhebung der in diesen Tarifheften enthaltenen Frachtsätze ausgesprochen ist. In Kraft bleiben von diesem Zeitpunkte an nur die direkten Frachtsätze für die auf Ungarischem Gebiet gelegenen Stationen der K. K. privil. Südbahngesellschaft sowie die Schnittfrachtsätze im Gemeinschaftlichen Nachtrag zu Theil II, Heft 1—6 vom 1. Januar 1894.

München, im Juli 1894. (1718)

Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von Schweinesendungen in Wagenladungen von Radolfzell, Stockach, Pfullendorf, Singen und Nenzingen nach Mülhausen Nord im Elsass können in jederzeit widerruflicher Weise auf Verlangen anstatt gedeckter Wagen Etagewagen, sofern solche zur Verfügung stehen, auch dann gestellt werden, wenn nur die untere Etage beladen wird. Die Taxberechnung hat in letzterem Fall wie für gewöhnliche einbödige Wagen stattzufinden.

Karlsruhe, den 17. Juli 1894. (1719)
Generaldirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. August d. Js. tritt der Nachtrag 3 zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen für die Stationen Querum und Wenden des diesseitigen Direktionsbezirks sowie abgeänderte Entfernungen für den Verkehr der Stationen Gifhorn, Isenbüttel, Meine, Rötgesbüttel und Triangel. Neu einbezogen sind ferner durch denselben eine Anzahl Bayerischer Lokal- und Vizinalbahnstationen. Bei den Ausnahmetarifen für rohe Kalisalze (Kalitarif), für Kalk (Düngekalktarif) und für verschiedene Düngemittel wie Dünger, Konverterschlacken, phosphorhaltige, Thomasschlacken usw. kommt im Verkehr mit den Stationen der Privatlokalbahn-Aktiengesellschaft in München eine anderweite Berechnung der Frachtsätze zur Einführung.

Magdeburg, den 16. Juli 1894. (1720)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. August d. J. werden die Stationen Bestwig-Nuttlar, Eversberg, Freienohl, Kraghammer und Langschede des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Rath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), Adlershof und Moabit des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den für Eisen und Stahl der Spezialtarife I—III bestehenden Ausnahmetarif 9 des Deutsch-Dänischen Verbandes einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 16. Juli 1894. (1721)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 gelangt für die Beförderung von Eiern zwischen Rann, Station der K. K. priv. Südbahngesellschaft, und Heilbronn am Neckar, Station der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, ein Frachtsatz von 5,85 ℳ pro 100 kg für Ladungen zu 5000 kg und von 5,21 ℳ pro 100 kg für Ladungen zu 10000 kg zur Einführung.

München, im Juli 1894. (1722)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ludwigshafen a/Rh.-Giuliniwerk mit den für Ludwigshafen a/Rh. gültigen Entfernungen, Frachtsätzen und Leitungsvorvorschriften in den oben bezeichneten Gütertarif aufgenommen.

München, den 14. Juli 1894. (1723)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 3. August a. St. / 15. August n. St. d. J. wird die Station Halsbrücke der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Theil II, Heft 2, aufgenommen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 18. Juli 1894. (1724)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 3, vom 1. Juni 1889 (Getreideverkehr Böhmen-Bayern). Der Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerische Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 3, vom 1. Juni 1889 nebst den dazu erschienenen Nachträgen und publizirten Verfügungen bleibt bis Ende November d. J. in Kraft.

München, im Juli 1894. (1725)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Im Anschlusse an die Veröffentlichung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 2. d. Mts. geben wir bekannt, dass auch die Ostpreussische Südbahn die Frachtberechnung für Rüben etc. nach dem Ladegewicht der Wagen für die Wechselverkehre einschl. den Süd-Ostpreussischen Verkehr angenommen hat.

Bromberg, den 14. Juli 1894. (1726)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab werden die an der Strecke Altenbeken-Warburg gelegenen Stationen Bonenburg und Willebadessen als Versandstationen in den Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen im Verkehr mit Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen einbezogen.

Hannover, den 14. Juli 1894. (1727)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz. Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. wird die Station Speyer Hafen mit den um 0,01 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Speyer Hauptbhf. in den Saarkohlentarif Nr. 1 (Verkehr nach der Pfalz) aufgenommen. Nach Speyer Hafen können nur solche Sendungen abgefertigt werden, welche vom Wasserumschlag herrühren oder für denselben bestimmt sind.

Köln, den 16. Juli 1894. (1728)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Theil II Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894. Auf Seite 2 unter „Geltungsbereich usw." erhält die Ziffer b folgenden Wortlaut:

„Theil III Heft Nr. 2 vom 1. August 1894 (Ausnahmetarif für Getreide usw., Kleie, Oelkuchen und leere Säcke)."

München, im Juli 1894. (1729)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Einführung eines neuen direkten Tarifes für Eil- und Frachtgüter ab Iglau Stadt.) Mit 1. August 1894 tritt ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Station Iglau Stadt der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und einigen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes liegen in den betreffenden Stationen zur Einsicht auf und können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preis von 20 Heller bezogen werden.

Wien, am 13. Juli 1894. (1730)

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

1. Einführung des Nachtrages III zum Gütertarife.

Mit 1. August 1894 tritt der Nachtrag III zum Gütertarife in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen der Bestimmungen.
II. Theilweise neue Taxen der Schnitttafel A des allgemeinen Klassentarifes und der Ausnahmetarife.
III. Aenderung des Ausnahmetarifes 2 (für Dünger) (ermässigte Frachtsätze für rohe Kalisalze und Einbeziehung neuer Stationen).
IV. Theilweise neu berechnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 (für Eier).
V. Aufnahme der Station Herbesthal in den allgemeinen Klassentarif und der Stationen Ohlau und Rath in den Ausnahmetarif 6.
VI. Ergänzung des Reexpeditionstarifes für Artikel des Ausnahmetarifes 3.
VII. Ergänzung, beziehungsweise Aenderung der Bestimmungen für die Beförderung von Sämereien in loser Schüttung (ohne Säcke).
VIII. Ergänzung des Kilometerzeigers.
IX. Berichtigung.
X. Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I B.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen um den Preis von 50 kr. = 85 ₰ zu beziehen.

2. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc.

Mit 1. August 1894 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Getreide etc. von Südwestrussland nach Norddeutschland in Kraft, welcher bei den betheiligten Bahnverwaltungen um den Preis von 30 kr. = 50 ₰ zu beziehen ist.

Wien, am 16. Juli 1894. (1731)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide. Die im Theile III des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide etc. gelangen nicht mit 1. August 1894, sondern erst mit 1. November 1894 zur Aufhebung.

Zu dem letzteren Termine treten auch die in diesem Tarifhefte sub B enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Mais im Verkehre mit Stationen der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen ausser Kraft.

Wien, am 13. Juli 1894. (1732)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Kupfer treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für

100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Kriegsdorf . . .	202 ₰
„ Olbersdorf . . .	165 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Kriegsdorf . . .	197 ₰
„ Olbersdorf . . .	160 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Kriegsdorf . . .	249 ₰
„ Olbersdorf . . .	212 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 15. Juli 1894. (1733)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Einführung eines Nachtrages I und eines Anhanges zu dem Ausn.-Tarif für die Beförderung von todtem Wild. Zu dem vom 1. September 1893 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von todtem Wild zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linie) einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn andererseits tritt mit Gültigkeit vom 1. September 1894 der Nachtrag I, enthaltend:

1. Aufhebung von Frachtsätzen,
2. Einbeziehung des Artikels „Todtes Geflügel",
3. Berichtigungen des Haupttarifes,

sowie ein Anhang, enthaltend: „Kursdifferenzen" in Kraft.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

1. für Wildpret, todtes, und Geflügel, todtes:
   a) die Frachtsätze im Nachtrage 4 zu Tariftheil II für den Oesterr.-Ungar.- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband, vom 1. August 1887;
   b) die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 Serie 2 (Lebensmittel in Eilfracht) des vom 1. Juni 1890 gültigen Tariftheiles II a Heft 1 für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband;
2. für Geflügel, todtes: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 35 des vorbezeichneten Tariftheiles II a Heft 1, womit dieser Ausnahmetarif gänzlich aufgehoben ist.

Wien, am 14. Juli 1894. (1734)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von flusseisernen Weichenschwellen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 6 200 Stück flusseisernen Weichenschwellen in Längen von 2,5 bis 4,6 m zu vergeben, lieferbar frei Bahnwagen Heilbronn bis 1. Dezember 1894.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von demselben auf Verlangen an die Werke abgegeben.

Die Angebote auf die Lieferung sind spätestens bis Montag, den 30. Juli d. J., Mittags 12 Uhr, schriftlich und verschlossen, mit der Aufschrift:

„Angebote auf Eisenschwellen-Lieferung"

versehen, beim diesseitigen Centralbüreau einzureichen. An demselben Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 12. Juli 1894. (1735)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Bauabtheilung.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die vorhandenen abgängigen Materialien sollen verkauft werden. Verkaufsbedingungen und Verzeichniss sind bei unserer Magazinsverwaltung einzusehen, auch durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen. Angebote, welchen ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 26. Juli cr. versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen hier einzureichen.

Giessen, den 11. Juli 1894. (1736)

Grossherzogliche Direktion.

Vorkursus: October. **Anhalt. Bauschule Zerbst** Wintersem. 5. Novemb.
Bauhandwerker, sowie Fachschule f. Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbautechniker. Reifeprüfung vor Staatsprüfungs-Commiss. Kostenfreie Auskunft durch die Direction.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 57. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. Juli 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 14 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen. Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich: Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.
Eröffnungen bezw. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen: Ersparnisse in der Eisenbahnverwaltung. Anderweite Frachtberechnung für Ortssendungen auf Wagen mit 12,5 t Ladegewicht und darüber.
Eisenbahnen in Elsass-Lothr.
Kiel-Eckernförde-Flensburger E.
Königl. Preuss. Militär-Eisenb.
Ostpreussische Südbahn.
Anschlussstellen.
Halle-Schwittersdorf-Hettstedt.
Gemeindebesteuerung der Eisenb.
Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Französischer Verkehr.
Bahnsteigkarten.
Strassenbahnen.
Kölner Schifffahrtsverkehr i. 1893.
Personalnachrichten: Preussische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

(Fortsetzung aus Nr. 53.)

γ) Abbau mittelst ringförmig geschlossener Brustschilde (Vollschilde).

Rings geschlossene Brustschilde kommen in erster Linie oder fast ausschliesslich für kreisförmige Tunnelprofile in Betracht und sind hierfür bereits in grosser Zahl zur Ausführung gekommen. Ihre Anwendung ist bereits so ausgedehnt, dass keine grössere Tunnelanlage in städtischem Untergrunde — weiche Gebirgsarten vorausgesetzt — vorgeschlagen wird, ohne dass für den Vortrieb Brustschilde in Erwägung kommen. In der auf S. 532 beigefügten Abbildung sind die Profile theils ausgeführter, theils im Bau befindlicher und theils vorgeschlagener Tunnel mit einander in Vergleich gestellt. Die Abbildung lässt ersehen, dass man in der Ausführung von den Grössenverhältnissen der Tunnel überhaupt nicht mehr abhängig ist; die Vollschilde eignen sich ebenso für kleine Tunnelröhren, die nur einige Meter Durchmesser haben, wie für die grossen Stromunterschreitungen, welche zur Aufnahme städtischer Strassenanlagen dienen. Die Abbildung zeigt, wie man die Vortriebsweise auch für eiförmige Querschnitte erwogen hat und in späterem wird auch die Ausführbarkeit für viereckige Querschnitte gezeigt werden. Ein voller Brustschild bildet einen trommelartigen eisernen Stulp oder eine Muffe, die man sich um das äussere Ende einer bis zu einem gewissen Punkt fertiggestellten Tunnelröhre herumgelegt zu denken hat. An diesem eisernen Cylindermantel, der mittelst Schrauben- oder vielmehr Druckwasserpressen schrittweise in das Gebirge vorgetrieben wird, ist die vordere Ringkante scheidenartig zugeschärft, um das Gebirge besser herauszuschälen. Mit der Auskleidung des Tunnels folgt man bei jedem Vorschub sofort nach.

Die Cylinder der zum Vorschub dienenden Druckwasserpressen sind innerhalb des Trommelmantels ringsherum fest und sicher gelagert. Man spannt sämmtliche Pressen in ein Diaphragma, d. h. eine quer durch den Schildmantel gespannte ringförmige oder auch volle Blechwand fest ein, die sorgfältig mit dem Schildmantel vernietet oder verspannt wird. Vor*) dieser Blechwand sieht man die Reihe der Presscylinder, mit den hinteren Flanschen im Diaphragma liegend. Nach rückwärts treten aus dem Diaphragma die Presskolben hervor, deren Spiel man hinter demselben verfolgen kann. Wird in die Cylinder Druckwasser eingepresst, so treten die Kolben aus dem Cylinder heraus, bis sie das Ende der Tunnelröhre erreicht haben und sich dagegen stützen; sie schieben dann die Cylinder sammt dem Schilde ein Stück vorwärts und pressen die Schneide des Trommelmantels weiter in das Erd-

*) „Vor“ und „hinter“ stets im Sinne von „ort- oder stollenseitig“ und „tunnelseitig“.

reich hinein. Lässt man hierauf die Presskolben wieder in die Cylinder zurückkehren, so entsteht unmittelbar vor der fertigen Tunnelmündung in dem Vortriebsapparat ein freier Raum, in welchem an die Tunnelröhre ein neuer geschlossener Ring angebaut werden kann. Da, wo der Schildmantel die Tunnelröhre umschliesst, muss eine Dichtung geschaffen sein, die verhindert, dass das Gebirge ins Innere des Tunnels tritt. Man hat es hierbei mit einer Art Stopfbüchse zu thun, die sich unschwer dicht halten lässt.

Querschnitte von Tunneln, welche mit Hilfe sogenannter Brustschilde ausgeführt sind oder noch ausgeführt werden sollen.

——— *fertiggestellte Tunnel*
——— *im Bau befindliche Tunnel*
- - - - *vorgeschlagene Tunnel*

1.	Blackwalltunnel in London	lichte Weite	= 7,33 m
2.	St. Clairtunnel in Canada	„ „	= 6,10 „
3.	Hudsontunnel in Nordamerika . . .	„ „	= 5,55 „
4.	Clydetunnel in Glasgow	„ „	= 4,90 „
5.	Tunnel der Centrallondonbahn . . .	„ „	= 3,50 „
6.	Tunnel der Glasgower Tiefbahn . .	„ „	= 3,36 „
7.	und 8. Tunnel der City- und Südlondonbahn	„ „	= 3,20 „ und 3,05 „
9.	Tunnel der Berliner Tiefbahn . . .	„ „	= 2,80 „
		lichte Höhe	= 3,32 „

Wenn die bleibende Tunnelauskleidung aus Eisen besteht, ist an ihrer Stirn nur eine schmale Angriffsfläche für die Kolben verfügbar, die dicht am Rande des Schildmantels liegt; es ist schon aus diesem Grunde geboten, die Pressen an die innere Leitung des Schildmantels so dicht wie irgend möglich heranzulegen, ganz abgesehen davon, dass dann auch die Druckübertragung durch das Diaphragma eine günstigere wird. Handelt es sich indessen um weitere Tunnelquerschnitte, bei denen auch die Pressen einen grösserem Umfang annehmen, so kann man doch nicht vermeiden, dass die Presskolben an der Tunnelauskleidung excentrisch angreifen. Die Kolbenköpfe erhalten in diesem Falle wohl eine Schulter, mit welcher der Angriff erfolgt. Man kann sich anders in der Weise helfen, dass man an die Kopfflächen der sämmtlichen Presskolben eine geschlossene ringförmige oder auch eine volle Kreisplatte legt, die soviel überstehenden Rand hat, dass damit der Druck der mehr nach dem Mittelpunkt zu angreifenden Kolben auf die Eisenauskleidung des Tunnels in passender Weise übertragen wird. Die Kolben sind durch Kugelgelenke mit dieser druckübertragenden Platte verbunden. Es ist klar, dass jedesmal, wenn die Kolben zurückgezogen werden, um für den nächsten Tunnelring Luft zu schaffen, diese Stützplatte von ihnen mitgenommen wird. Bestehen die Tunnel nicht aus Eisen, sondern aus Mauerwerk, so fallen derartige Rücksichten fort. Man verbindet dann aber, wie bereits an einem früheren Beispiele gezeigt, mit den Kolben Unterlagsplatten — am besten hölzerne — zu dem Zweck, den Druck auf eine breitere Fläche des noch frischen Mauerwerks zu vertheilen. Auch diese Unterlagen müssen natürlich bei jedem Kolbenrückgange mitgenommen werden; sie sind ebenfalls an den Kolben gelenkig befestigt. Man richtet die Druckwasserpressen so ein, dass sie nach Belieben entweder sämmtlich zu gleicher Zeit oder auch nur in einzelnen Gruppen in Thätigkeit gesetzt werden können. Der letztere Fall tritt ein, wenn man die Richtung des Vortriebs zu ändern beabsichtigt oder den Schild wieder in die vorgeschriebene Richtung bringen will, wenn er etwa abgewichen sein sollte.

Die Tunnelauskleidung besteht aus einzelnen Ringen, die schachtelhalmartig aneinander gefügt werden und mit einander durch Flanschenverschraubung verbunden sind. Die Flanschen sind, da die Tunnelröhre aussen glatt sein muss, im inneren Tunnelraum als vortretende Ringe zu sehen. Jeder Ring an sich besteht wieder aus einzelnen Segmenten, die unter einander ebenfalls mittelst Flanschen befestigt werden. Die Flanschen sind im Tunnelrohre bis auf eine gewisse Tiefe offen und werden mit Mörtel gefüllt. In die waagerechten Stossfugen zwischen den einzelnen Segmentstücken, wo der Druck des Gebirges zum Austrag kommt, werden harte Holzeinlagen gelegt. Bei grossen Tunnelprofilen stellt man die Segmente mit veränderlicher Stärke her; sie fallen da am stärksten und schwersten aus, wo der grösste Gebirgsdruck auftritt. Die Flanschen der Segmente laufen radial nach dem Mittelpunkt; um aber den Schluss eines einzelnen Tunnelringes herstellen zu können, muss man das Schlussstück abweichend von den übrigen gestalten. Man wird seine Flanschen parallel herstellen oder noch besser nach der Aussenseite des Tunnels etwas keilförmig zulaufen lassen. Das Schlussstück gehört in den Scheitel; man macht es nur sehr kurz. Das Versetzen der Ringtheile findet von unten nach oben fortschreitend statt. Zunächst wird das Sohlstück hingelegt und an den fertigen Tunnel festgeschraubt; dann folgen die Nachbarsegmente links und rechts usw. bis zum Schlussstück. Bei grösseren Tunnelprofilen muss für das Versetzen der schweren und unbequem zu hantirenden Segmentplatten, namentlich in grösserer Höhe, Maschinenkraft zu Hilfe genommen werden. Zu dem Ende hat es sich als zweckmässig erwiesen, einen eigenartigen Krahn in Gestalt eines im vollen Kreise herumschwingenden Armes anzuordnen, dessen Drehachse in die Längenachse des Tunnels fällt. Dieser Auslegerarm kann auch radial verlängert oder verkürzt oder vielmehr vorgeschoben oder zurückgezogen werden. Die Segmentplatten haben angegossene Oesen. An diesen ergreift der Ausleger die am Boden liegenden Platten, hebt sie auf und schwingt sie soweit nach der Seite herum, dass sie durch Vorstossen des Armes sofort in ihre richtige Lage gebracht werden können, in der sie sodann festgeschraubt werden. Wenn das Diaphragma eine geschlossene Platte bildet, ist es zweckmässig, die Drehachse des Krahns fest mit der Hinterwand desselben zu verbinden, den Krahn also im Brustschild fest zu montiren. Je nach den Umständen kann man auch den Krahn fahrbar einrichten und ihn im Tunnel selbst vor- und zurückrollen.

Die in der Tunnelauskleidung zwischen den Flanschen verbleibenden Felder werden zweckmässig ausgemauert, so dass man eine glatte Röhre erhält; bei einer etwaigen Entgleisung sind dann die Züge weniger gefährdet und auch die Flanschen besser gegen Abbruch gesichert.

In der beschriebenen einfachen Anordnung eignet sich der Schild für mildes Gebirge, in dem die Brust für einige Zeit mehr oder weniger gut ansteht. In schwimmendem Gebirge dagegen bedarf der Brustschild einer weiteren Ausbildung, um der Forderung zu genügen, dass ein Nachsacken des Gebirges, welches die über dem Tunnel befindlichen Anlagen, Gebäude, Leitungen für Gas, Wasser u. dergl. in Mitleidenschaft ziehen würde, so weit wie irgend thunlich vermieden werde.

Ein Nachsacken der Berge kommt wesentlich nur vor Ort in Frage. Freilich bildet sich auch bei jedem Vortrieb des Schildes ein Spielraum rings um den fertigen Tunnel herum, der von sofort nachfolgendem Erdreich ausgefüllt werden könnte. Diesen kleinen Raum kann man aber, und zwar erforderlichenfalls bereits im Augenblick des Entstehens, dicht mit Mörtel ausfüllen, der mit der nöthigen Kraft — etwa durch Druckluft — eingepresst wird. Wenn das Gebirge noch einige Zeit nach dem Vorschub des Schildes stabil bleibt, kann man das Einpressen des Mörtels auch noch nachträglich bewirken. Man benutzt hierzu Löcher, die man zu diesem Zweck in den Auskleidungsplatten des Tunnels vorgesehen hat (City und Südlondonbahn, St. Clairtunnel). Drängt das Gebirge dagegen hinter dem sich vorbewegenden Brustschilde sofort nach, so hält man den Raum hinter der auf der Tunnelauskleidung rutschenden ringförmigen Stopfbüchse beständig unter Mörteldruck, indem man die hierzu dienende, im Innern rings um die Stopfbüchse herum angeordnete Vorrichtung mit dem Schilde vorrücken lässt.

Viel schwieriger gestalten sich die Verhältnisse vor Ort. Wenn in milden und trockenen Gebirgsarten höchstens ein einfaches Vorziehen der Brust für die Vortriebsarbeiten in Frage kommt, so hat man in schwimmenden und stark wasserführenden Gebirgsarten zu anderweiten Maassregeln seine Zuflucht zu nehmen. In solchen Fällen bietet die Druckluft ein geeignetes Mittel, um die Berge und das Wasser zurückzudämmen und man hat davon in Fällen, wo alle anderen Methoden versagt haben würden, mit dem durchgreifendsten Erfolge Gebrauch gemacht.

Für die Anwendung von Druckluft ist es erforderlich, dass man vor Ort eine nach hinten luftdicht abgeschlossene Arbeitskammer herstellt, in welcher der Luftdruck beständig auf derjenigen Höhe erhalten wird, welche am besten geeignet ist, um die Berge und das Wasser zurückzuhalten. Zu diesem Zwecke ist es erforderlich, in den bereits fertigen Tunnel oder in den Brustschild selbst eine Wand luftdicht einzuziehen. Der davor befindliche Raum wird mit Pressluft gefüllt, deren Druck ununterbrochen auf derselben Höhe gehalten werden muss. Es ist bekannt, dass der Luftdruck in dieser den Arbeitsraum bildenden Vorkammer — was auch für die Tiefenlage des Tunnels maassgebend ist — höchstens $3^1/_2$ Atm. betragen darf; auch dürfen die Arbeiter nicht zu lange darin beschäftigt werden, wenn sie nicht von Gliederreissen und Lähmungen befallen werden sollen. Daher ist häufiger Schichtwechsel geboten; die Schichtdauer muss unter Umständen auf 2 Stunden oder noch weniger verkürzt werden. Auch in der Wahl der Arbeitsthiere ist Vorsicht zu beobachten; Pferde werden in verdichteter Luft sehr bald von Lähmungen befallen, sind daher in Druckluft unverwendbar. Maulthiere sind dagegen widerstandsfähiger.

Hinter der unmittelbar am Ort befindlichen, mit Pressluft gefüllten Arbeitskammer muss noch eine zweite — Vorkammer — abgetheilt werden, welche durch eine in den Tunnel selbst eingespannte oder geeignetenfalls unmittelbar vor die Stirn der Tunnelröhre gelegte Wand abgeschlossen wird. Diese Vorkammer oder „Luftschleuse“ hat den Zweck, das Einsteigen von Personen, das Einführen von Förderwagen in die Arbeitskammer und ebenso das Aussteigen aus derselben zu ermöglichen, ohne dass der Luftdruck in der Arbeitskammer irgend eine Veränderung erleidet.

Der nach dem Verfahren bei Schleusungen in Schiffskanälen benannte Vorgang ist in den Grundzügen derselbe wie bei den Druckluftgründungen von Brückenpfeilern. Der Luftdruck in der Schleusenkammer kann durch Hähne oder Ventile einerseits mit der Aussenluft, das heisst mit der gewöhnlichen Atmosphäre, andererseits mit der in der Arbeitskammer befindlichen Druckluft ausgeglichen werden, so dass man es in der Hand hat, entweder die nach dem hinteren Tunnelraum oder die nach der Arbeitskammer führenden Thüren zu öffnen. Um beispielsweise aus dem Tunnelraum vor Ort zu gelangen, muss zunächst die Luft aus der Schleusenkammer abgelassen werden, worauf in diese eingestiegen werden kann. Die Einsteigethür wird sodann luftdicht geschlossen, die Schleusenkammer hierauf mit Druckluft von der in der Arbeitskammer herrschenden Pressung gefüllt, worauf es möglich wird, die nach der letzteren führende Verbindungsthür zu öffnen. In der Hauptkammer befindet sich also stets, in der Vorkammer nur zeitweise verdichtete Luft. Die Vorkammer grösser zu machen, als unbedingt nöthig ist, würde also auf Luftverschwendung hinauslaufen. Mit solchen Druckluftkammern wurde beiläufig bereits in den 70er Jahren beim Bau des Hudsontunnels verfahren; der Vortrieb geschah dabei freilich nicht mit Hilfe eines Brustschildes, sondern mittelst centraler eiserner Richtstollen.

Wendet man das Verfahren bei einem Brustschilde an, so wird zweckmässig die vordere Arbeitskammer — wie schon angedeutet — ganz in den Brustschild hinein verlegt und durch das Diaphragma, in dem die Druckwasserpressen liegen, nach hinten abgeschlossen, namentlich in dem Falle, dass in der Arbeitskammer nicht durchweg von Menschenhand gearbeitet wird, sondern mittelst mechanischer Einrichtungen — Sandpumpen, Gebläse u. dergl. — die Berge fortgeschafft werden sollen, was beim schwimmenden Gebirge sehr wohl in Frage kommen kann. Man kann hierbei, wenn man die Vorkammer durch eine in die Tunnelröhre selbst eingespannte oder sich gegen ihre Stirnseite anlegende Wand nach hinten dicht abschliesst, den Vortrieb des Schildes durch die Pressluft dieser Vorkammer unterstützen, denn es kann der Rückdruck der Luft in der Arbeitskammer, welcher auf dem Diaphragma lastet, durch Anlassen des Drucks in der Vorkammer nicht allein aufgehoben, sondern es kann darin sogar noch ein nutzbringender Drucküberschuss hergestellt werden.

Die Vorgänge an der Brust des Gebirges sind einer näheren Erörterung zu unterziehen, denn in ihnen liegt der Schwerpunkt der ganzen Ausführung. Es wäre völlig verfehlt, wenn man annehmen wollte, dass das, was beim Schachtbau in absteigender Richtung auszuführen ist, beim Stollenbau in wagerechter oder geneigter Richtung genau ebenso ausgeführt werden könnte. Während man beim Schachtbau, beim pneumatischen Gründungsverfahren auf einer Sohle in einerlei Tiefe arbeitet, wo der Druck des Gebirges und der darin enthaltenen Wasserschicht unter normalen Verhältnissen überall gleich, der Gleichgewichtszustand also ein vollkommener ist, hat man es beim Stollenbau am Ort mit ungleichen Tiefenverhältnissen zu thun. Der Druck des Gebirges oder des Wassers ist allemal nur in einer waagerechten geraden Linie derselbe, mit der Tiefe dagegen veränderlich. An der Sohle ist er am grössten, in der Firste am geringsten, dazwischen nach dem Gesetz einer geraden Linie veränderlich. Wird also vor Ort ein bestimmter Luftdruck hergestellt, so ist, theoretisch betrachtet, Gleichgewicht überhaupt undenkbar. Wenn der Luftdruck so hergestellt wird, dass er etwa dem Gebirgsdruck in der halben Höhe des Stollens entspricht, so hat oberhalb dieser neutralen Linie die Luft das Bestreben, das Gebirge oder das Wasser zurückzudrängen, während unterhalb das Umgekehrte eintritt. Oben will die Luft entweichen, unten drängt das Gebirge nach. Je nach der Gebirgsart ist es also erforderlich, die Luftpumpen ständig arbeiten zu lassen, um für die vor Ort entweichende Pressluft den nöthigen Ersatz herbeizuschaffen. Andererseits ist es unter Umständen zur Unmöglichkeit gemacht, die Förderung der Berge genau auf dasjenige Maass zu beschränken, welches dem theoretischen Maasse des Ausbruchs entspricht. In beiden Fällen ist ein Auflockern und Nachsacken des Gebirges die unliebsame Folge, im ersten durch die das Gebirge durchdringenden Luftblasen, in anderen durch den zu geringen Widerstand der Pressluft.

Praktisch sind Fälle recht wohl denkbar, dass der Luftdruck innerhalb gewisser Grenzen schwanken kann, ohne dass das Gebirge in Bewegung geräth, wie auch das verschieden stark drückende Gebirge einem bestimmten überall gleichen Luftdruck gegenüber recht wohl so lange standfähig bleiben

kann, wie es der Arbeitsfortschritt erfordert. Diese Fälle können bei trockeneren standfähigeren Gebirgsarten eintreten. Hat man es mit Gebirgsarten zu thun, welche in sich beweglich sind, dem Wasser aber nur sehr schwer den Durchtritt gestatten, wie es bei den unter der Fusssohle lagernden schlammigen Bodenarten mehrfach vorgekommen ist, so hat die Druckluft lediglich das Gebirge zurückzudämmen. Unter offenem Wasser bildet dasselbe gleichsam eine Scheidewand, welche oben das Wasser, unten die Druckluft zurückzuhalten hat; letztere bedarf einer Pressung, die hinreicht, um dem Druck der Schlammschicht mitsammt dem darüber befindlichen Wasser das Gegengewicht zu halten. Ist diese Scheidewand einigermaassen porös, so bewirkt ein zu grosser Luftdruck, dass das darin enthaltene Wasser in dieselbe so weit zurückgedrängt wird, dass das Material trocken wird und Theile abbröckeln und herunterfallen. Dies würde ein Zeichen sein, dass der Druck ermässigt werden muss. Ist der Luftdruck zu niedrig, so rinnt das Wasser in einzelnen Adern herunter und zeigt an, dass der Druck zu erhöhen ist. In beiden Fällen ist grosse Vorsicht nöthig.

Im ersten Falle liegt, wie ein beim Bau des Hudsontunnels Ende 1889 vorgekommener Unfall gezeigt hat, die Gefahr des Abblasens nahe. Dort wurde der Ueberdruck der Luft durch das Herabfallen einzelner Gebirgstheile angekündigt und gleichzeitig drängte auch das breiige Gebirge an der Sohle ins Innere. Diese Umstände veranlassten die Arbeiter, den Rückzug anzutreten. Die Thüre der zurückliegenden Luftkammer wurde ihnen entgegen von selbst aufgerissen; nachdem sich dann die Arbeiter, etwa 20, aus dem Luftraum entfernt hatten, wurde die halb geöffnete Thüre gewaltsam hinter ihnen wieder zugeworfen, wobei der letzte der Arbeiter von dem Schlage noch getroffen und an Armen und Beinen schwer verletzt wurde. Die Ursache des Vorfalls lag darin, dass die im Arbeitsraume befindliche Druckluft das Wasser weiter und weiter in das Gebirge zurückgedrängt, schliesslich dieses durchbrochen hatte und zum grossen Theil entwichen war. Die Luft wurde hierdurch so verdünnt, dass Luft aus der Vorkammer nachströmte und die Thüre aufschlug, Durch den, wenn auch langsam nachdrängenden Schlamm wurde die verbliebene Luft später wieder so stark zusammengedrängt, dass die Thüre wieder mit Gewalt zugeworfen wurde. Immerhin gewannen die Arbeiter soviel Zeit, um sich rechtzeitig zurückziehen zu können. Ursprünglich hatte der Luftdruck in der Arbeitskammer etwa $3^1/_2$, in der Vorkammer wenig über 1 Atmosphäre betragen.

In wasserführendem Sand und Kies tritt nicht ein Durchbrechen der Luft und ein augenblickliches Abblasen des gesammten Luftvorraths mit einem Male ein, sondern die Luft entweicht wie durch ein Sieb in unzähligen Bläschen. Je nach der Korngrösse des Materials findet ein mehr oder weniger energisches Abfliessen der Druckluft und Zudrängen des Wassers statt. Bei der City- und Südlondonbahn gerieth man in ein wasserführendes Kiesbett, dem man 75 m weit unter einer städtischen Strasse entlang zu folgen hatte. An regnerischen Tagen konnte man die aus dem Arbeitsraum des Tunnels entwichene Druckluft in Gestalt von Luftblasen zwischen den Pflasterfugen hochsteigen sehen. Beim St. Clairtunnel musste eine 6,5 m starke Kiesschicht durchbrochen werden. Hier war es nur durch einen Thonschlag, den man vor Ort über den Kies deckte, möglich, zu verhindern, dass sämmtliche Luft aus der Arbeitskammer entwich. Der Verlust an Druckluft soll so stark gewesen sein, dass man sie im Strome, oberhalb des Tunnels springbrunnenartig hochsprudeln sah.

Bei sandigem Gebirge ist die Bewegung eine weniger energische; in feinem Sande hat man, sofern man denselben nicht gewaltsam aufrührt, vielmehr in seiner Lagerung, soweit es das Abbauverfahren nur irgend gestattet, unangetastet lässt, möglicherweise gar nichts zu fürchten. Versuche haben ergeben, dass man in einer Röhre, in welche der Sand bis zu derjenigen Verdichtung eingestampft wurde, die er in gewachsenem Zustande in derjenigen Tiefe hat, welche der Tiefenlage der geplanten Berliner Untergrundbahnen entspricht, die Druckluft genügend gut halten konnte, wenn man den Sand annässte. In trockenem Sand, wie er beispielsweise unter Newyork und Brooklyn ansteht, ist Druckluft zum Zurückdämmen des Gebirges fruchtlos, man müsste denn die Sandfläche etwa mit einem Thonschlag überziehen. Thatsächlich sind im Jahre 1870, bei der Herstellung eines kurzen Versuchstunnels unter dem Broadway bei der Warrenstreet in Newyork solche Senkungen eingetreten, dass die Wasserleitungsröhren über dem Tunnel zerbrachen und erneuert werden mussten.

In Fällen, wo vor Ort Bewegungen des Gebirges auftreten, steigt die Mehrförderung an Ausbruchmaterial oft sehr bedeutend über das normale Maass. Beim St. Clairtunnel hat man an einzelnen Stellen, obwohl man mit Pressluft arbeitete, über 50 % mehr Material fortschaffen müssen, als dem Tunnelprofil entsprach. Wenn ein derartiges Nachsacken unter Flüssen keinerlei Nachtheile im Gefolge hat, so muss im bebauten Gebiete der Städte mit allen Mitteln dem Entweichen der Druckluft und dem Nachstürzen der Berge vorgebeugt werden.

Um dies zu erreichen, wird man unter Umständen Abstand davon nehmen, bei offener Brust zu arbeiten. Ferner muss ein Aufwühlen des Bodens vor Ort soweit wie irgend thunlich vermieden werden. Diejenige — wohl in Lehrbüchern abgebildete — Form von Vortriebsapparaten, denen vorauf mächtige Rührarme den Boden im ganzen Querschnitt lösen sollen, dürfen daher nur mit grosser Vorsicht aufgenommen werden. Man ist durch die Verhältnisse häufig darauf hingewiesen, den Ort in einzelne Flächen aufzulösen, die für sich leichter zu behandeln sind, als das ganze Profil. In diesen kleineren Räumen können Vorrichtungen zum Lösen der Berge viel eher Verwendung finden. Die Auflösung der Brust kann nach verschiedenen Gesichtspunkten erfolgen. Das nächstliegende und für standfähigeres Gebirge mehrfach angewendete Mittel besteht darin, vor der Brust in die Schildtrommel mehrere senkrechte und waagerechte Wände einzuspannen, und so eine Anzahl von Gefachen oder Zellen zu bilden. Beim Vorschub des Brustschildes drängt sich der Boden entweder nach rückwärts durch die Zellen hindurch und fällt herab, wobei ein Theil in jeder Zelle abgeböscht stehen bleibt, oder es wird nur eine gewisse Menge in die Zellen gedrängt und muss hier mit Hacke und Spaten gelöst und hinabgeworfen werden. Die Gefachwände werden ebenso wie die Ränder der Schildtrommel schneidenartig zugeschärft. Man kann bei ungünstigerem Gebirge einen Schritt weiter gehen und die Zellen durch Thüren rückwärts abschliessen. Man erhält hierdurch auch im Mittel einzelne oder mehrere Zellen beim Betriebe auszuschalten. Ein Entweichen von Pressluft ist in den bezeichneten Fällen immerhin nur theilweise vermieden. Legt man — wie etwa in Schlamm- oder Triebsand — Werth darauf, dass das Abströmen der Pressluft ganz und gar ausgeschlossen ist, so muss man dahin streben, für das Gebirge am Ort waagerechte Flächen herzustellen, auf denen der Luftdruck ruht. Die Zellen werden hierbei so ausgebildet, dass die Berge darin wie in kommunizirenden Röhren hochsteigen und waagerecht anstehen. Liegen mehrere solcher mit dem Gebirge kommunizirenden Abtheilungen übereinander, so wird man erforderlichenfalls dem von der Höhenlage abhängigen Unterschied des Gebirgsdrucks durch Herstellung eines verschiedenen Luftdrucks in jeder Zelle Rechnung tragen können. Auch in diesem Falle kann das Material durch Handarbeit oder auf mechanischem Wege fortgeschafft werden usw.

Unter Umständen kann es sich empfehlen, von einer Untertheilung des Ortsstosses abzusehen und die ganze Brust unter der Böschung des Materials frei anstehen zu lassen. Unter dem Druck der vor Ort befindlichen Pressluft wird sich unter Umständen auch eine steilere Böschung ermöglichen

lassen, als unter dem gewöhnlichen Atmosphärendruck. In einzelnen Fällen hat sich Zudecken des Orts mit Thon bewährt. Beim Vortrieb wird dann allemal nur soviel von der Brust auf einmal freigelegt, wie den Verhältnissen angemessen scheint. Man hat auch Einpressen von Mörtel und andere Mittel zur vorübergehenden Festigung des Orts in Vorschlag gebracht. Ob dieselben indessen irgendwo Verwendung gefunden haben, steht dahin. Auch das Gefrierverfahren dürfte kaum irgendwo bei Brustschilden Anwendung gefunden haben. Die Geschicklichkeit des Bauleitenden wird sich namentlich darin zeigen, wie für den besonderen Fall die passende Anordnung getroffen wird.

Im folgenden wird auf einzelne Ausführungsformen — nach ausgeführten Beispielen und gemachten Vorschlägen — näher eingegangen werden.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2267 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausgleichung der Guthaben- und Schuldbeträge der Bregthalbahn (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen hat die Frage angeregt, ob der im Art. 7 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens in Verbindung mit § 3 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen bei unrichtiger oder ungenauer Deklaration oder beim Ausserachtlassen der gegebenen Sicherheitsvorschriften vorgesehene Frachtzuschlag von 15 Frcs. für jedes Bruttokilogramm von Gegenständen der im § 1 Ziff. 4 dieser Bestimmungen und in der Anlage 1 bezeichneten Art auch Anwendung finde auf solche Gegenstände, bezüglich deren auf Grund des § 1 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen für den Verkehr zweier oder mehrerer Vertragsstaaten leichtere Bedingungen vereinbart sind.

Die Beantwortung dieser Frage kann nach einer Verfügung des Reichs-Eisenbahnamts vom 23. Juni d. J. bei einer neben dem Wortlaute vornehmlich den Grund und Zweck der fraglichen Vorschriften berücksichtigenden Auslegung nicht wohl zweifelhaft sein.

Wenn in dem angeführten § 1 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen festgesetzt ist, dass „zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transport ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren können", so sollte damit nur die Möglichkeit einer Verkehrserleichterung für derartige Gegenstände geschaffen, nicht aber die den Frachtzuschlag betreffende Festsetzung für den Fall der Gewährung solcher Transporterleichterungen geändert oder als abänderbar bezeichnet werden. Hätte dies in der Absicht gelegen, so hätte es ausdrücklich gesagt werden müssen. Der Wortlaut des § 1 Abs. 3 und seine Stellung gegenüber dem § 3 Abs. 1 ergibt aber deutlich, dass eine derartige Absicht dem Gesetzgeber fern lag. Ebenso wenig bieten die Verhandlungen über diesen Gegenstand irgend welchen Anhalt für eine solche Annahme. Es werden deshalb, nachdem durch die auf Grund der fachmännischen Konferenzen vom Juni 1893 zwischen einer grösseren Anzahl von Vertragsstaaten getroffenen Abreden für deren wechselseitigen Verkehr eine andere Fassung der Anlage 1 eingeführt worden ist, die erwähnten Vorschriften des § 3 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen wegen des Frachtzuschlages von 15 Frcs. auch auf die neuen Festsetzungen sinngemässe Anwendung zu finden haben. In den Sonderabmachungen konnte dies nicht wohl erwähnt werden, weil die im § 1 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen ausgesprochene Ermächtigung sich nicht auf Vorschriften über den Frachtzuschlag erstreckt.

Dagegen kann es, nachdem über die Auslegung Meinungsverschiedenheiten entstanden sind, nur als zweckmässig anerkannt werden, wenn eine dem Sinne der betreffenden Bestimmungen entsprechende Vorschrift auch in verschiedene internationale Tarife aufgenommen worden ist.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Hannover. Der an der Bahnstrecke Uelzen-Langwedel zwischen Visselhövede und Bendingbostel neu hergestellte Haltepunkt Jeddingen wird am 1. August d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäck kann auf dem Haltepunkt nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach Jeddingen ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Abnahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge in Jeddingen ausdrücklich bereit erklären. Privat-Depeschenverkehr wird auf dem Haltepunkte nicht eingeführt.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch). Am 15. August d. J. wird die von Station Kettwig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld abhängige Wagenladungs-Güterladestelle Kettwig v. d. Brücke als selbständige Güterstation für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern (Stückgut und Wadenladungen) eröffnet werden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. August d. J. wird der zwischen Plauen i. V. (ob. Bahnhf.) und Weischlitz gelegene seitherige Personen-Haltepunkt Neundorf i. V. für den allgemeinen Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die an der Bahnstrecke Walburg-Wörth a. S. belegene Haltestelle Biblisheim wird am 1. August d. J. für den gesammten Güterverkehr eröffnet werden.

Preussische Staatsbahnen.

Ersparnisse in der Eisenbahnverwaltung.

Die Finanzverwaltung sieht sich veranlasst, die Behauptung abzuwehren, dass auf ihr Andrängen in der Eisenbahnverwaltung eine mit den Bedürfnissen des Betriebes und der Betriebssicherheit auf die Dauer nicht vereinbare Einschränkung der persönlichen und sachlichen Ausgaben eingetreten sei und namentlich auch bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues in unzulässiger Weise gespart werde.

Diese Darstellung entspricht der Abwehr zufolge den thatsächlichen Verhältnissen nicht. „Richtig ist nur, dass in Uebereinstimmung mit der durch die Finanzlage gebotenen allgemeinen Direktive thunlichster Vermeidung der Ausgaben auch der Betrieb der Eisenbahnen weniger kostspielig als bisher gestaltet worden ist. Aber die Ersparnisse sind nicht auf Kosten des Verkehrs oder gar der Betriebssicherheit erzielt. Der vom nächsten Jahre ab in Aussicht zu nehmende Minderbedarf an Beamten ist nicht etwa dadurch ermöglicht, dass das Arbeitspensum der Beamten über das zulässige Maass hinaus vergrössert worden wäre; derselbe wird vielmehr durch zweckmässige Organisation und die dadurch bedingte Beseitigung unnöthiger Arbeiten und Geschäfte ermöglicht, so dass trotz der Verminderung der Zahl der Beamten eine Ueberlastung der einzelnen nicht zu befürchten ist. Die Ersparniss an sachlichen Kosten findet ferner nicht auf Kosten nothwendiger durch die Erfordernisse des Verkehrs und der Betriebssicherheit bedingten Aufwendungen statt; sie wird vielmehr dadurch ermöglicht, dass das Ausgabebedürfniss einer strengeren Prüfung unterworfen wird, als dies in dem Gefühle überreichlicher Ueberschüsse früher wohl geschah. Was dabei als Betriebsluxus erscheint, passirt diese Prüfung nicht. Dies gilt auch von manchen Aufwendungen, welche nur der Annehmlichkeit, nicht den Bedürfnissen des Verkehrs dienen und noch weniger von Rücksichten der Betriebssicherheit diktirt werden. In betreff der Einrichtung des Betriebes geschieht des weiteren auch nichts, was der zuständige Minister nicht mit seinem pflichtmässigen und verantwortlichen Ermessen für vereinbar erachtet. Auch bietet der Etat der Eisenbahnverwaltung das nöthige Maass der Mittel wie der Bewegungsfreiheit, um den Betrieb auf der Höhe der Bedürfnisse des Verkehrs halten zu können.

Anderweite Frachtberechnung für Ortssendungen auf Wagen mit 12,5 t Ladegewicht und darüber.

Die in den Binnen-Gütertarifen der Preussischen Staatseisenbahnen unter II. D enthaltenen Bestimmungen über die Berechnung des Ortsfracht erhalten vom 1. September d. J. ab folgende erweiterte Fassung:

„Privatanschlüsse und Lagerplätze, Umstellungsgebühr, Ortsfracht.

D. Für den Fall der Uebernahme der Beförderung von Wagen von einem Anschlusswerk, Lagerplatz usw. bis zu dem zugehörigen Bahnhofe oder umgekehrt oder zwischen zwei an denselben Bahnhof angeschlossenen Werken, Lagerplätzen usw. wird, sofern für einzelne Fälle nicht anderweite Gebühren festgesetzt sind — ausser den Anschlussfrachten bezw. Ueberführgebühren usw. — eine Gebühr (Ortsfracht) von 5 ℳ für jeden Wagen von weniger als 12,5 t Ladegewicht erhoben. Bei

Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 12,5 bis 14,9 t beträgt die Ortsfracht 6,25 ℳ, bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und mehr 7,50 ℳ für den Wagen. Mindestens kommt der Betrag von 6 ℳ für jeden Wagen zur Erhebung.“

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nachdem schon seit geraumer Zeit nur solche Bewerber für Stellen des höheren maschinentechnischen Dienstes in der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen angenommen sind, welche die höhere Staatsprüfung für dieses Fach in einem Deutschen Bundesstaate abgelegt haben, hat diese Uebung nunmehr als grundsätzliche Regel auch in den Organisationsbestimmungen für diese Verwaltung Ausdruck gefunden.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1893/94 zusammen 422 292 Personen und 88 847 t Güter einschliesslich Vieh befördert.

In dem Berichtsjahre betrugen die Einnahmen 704 226 ℳ, die Ausgaben 557 504 ℳ und der Reingewinn 146 722 ℳ.

Nach dem Vorschlage der Verwaltung soll der 176 840 ℳ betragende Ueberschuss wie folgt verwendet werden: 4 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 83 960 ℳ, 4 % Dividende an die Stammaktien 84 040 ℳ, Eisenbahnsteuer 4 421 ℳ und Vortrag auf neue Rechnung 4 419 ℳ.

Königlich Preussische Militär-Eisenbahn.

Unter dem 2. Juni d. J. ist eine neue, seit dem 1. Oktober 1893 gültige Dienstordnung für Betrieb, Verwaltung und Neubauten der Königlichen Militär-Eisenbahn genehmigt worden; dieselbe ist in Nr. 16 des „Armee-Verordnungsblattes“ veröffentlicht.

Ostpreussische Südbahn.

Das Börsenkommissariat hat den von der Berliner Handelsgesellschaft eingereichten Prospekt für die neuen 4 % Obligationen, welche an die Stelle der zur Rückzahlung zum 1. November d. J. gekündigten 4,5 % Prioritätsobligationen IV. Emission der Gesellschaft treten, genehmigt. Die gekündigte Anleihe IV. Emission umfasste ursprünglich einen Betrag von 3 000 000 ℳ, welcher durch die Tilgung bis Ende 1893 auf 2 669 500 ℳ vermindert worden ist.

Anschlussstellen.

Direktionsbezirk Berlin. Die in Kilometerstation 80,0 + 50 der Strecke Wriezen-Neu-Trebbin erbaute Anschlussstelle Thöringswerder ist am 5. d. Mts. in Betrieb genommen worden.

Halle-Schwittersdorf-Hettstedt.

Die Kleinbahngesellschaft Lenz & Co. in Stettin hat sich bereit erklärt, sowohl die Finanzirung wie den Bau dieser Kleinbahn zu übernehmen. Nach den bisherigen Verhandlungen ist in Aussicht genommen, dass die Bahn Centralbahnhof Halle-Sophienhafen mit der ihre Fortsetzung bildenden Bahn Halle-Schwittersdorf-Hettstedt verschmolzen werden soll. Für das gesammte Unternehmen würden dann 2 600 000 ℳ 4,5 % Prioritäts-Stammaktien und ausserdem 2 500 000 ℳ Stammaktien auszugeben sein; von letzteren würden 1 500 000 ℳ Aktien Littera A mit 3,5 % Zinsgarantie, sowie 1 000 000 ℳ Aktien Littera B ohne Garantie sein. Ausser dem Gesammtbetrag der Prioritäts-Stammaktien würde die Firma Lenz & Co. noch 500 000 ℳ Stammaktien übernehmen, 1 000 000 ℳ dagegen die Interessenten und den gleichen Betrag an Stammaktien die Hafenbahngesellschaft als Werth ihres Unternehmens.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1893 bezw. 1893/94 ist festgestellt worden:

1.	bei der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	auf	1 140 000 ℳ
2.	„ „ Ostpreussischen Südbahn	„	585 000 „
3.	„ „ Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn	„	770 400 „
4.	„ „ Cronberger Eisenbahn	„	27 000 „
5.	„ „ Eisern-Siegener Eisenbahn	„	49 290 „
6.	„ „ Brölthaler Eisenbahn	„	45 750 „
7.	„ „ Breslau-Warschauer Eisenbahn	„	60 075 „
8.	„ „ Altdamm-Colberger Eisenbahn	„	315 000 „
9.	bezüglich der Preussischen Strecke der Lübeck-Büchener Eisenbahn	„	827 264 „

Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Französischer Verkehr.

In einer am 10. d. Mts. zu Königswinter zwischen Vertretern der betheiligten Eisenbahnverwaltungen abgehaltenen Sitzung ist über die schon seit mehreren Jahren schwebende Frage bezüglich der Umarbeitung der Gütertarife für den Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Französischen Verkehr in allen wesentlichen Punkten Einigung erzielt und für die Einführung der neuen Gütertarife der 1. November d. J. in Aussicht genommen worden.

Bahnsteigkarten.

Das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) zu Berlin hat nunmehr auf den sämmtlichen Stadt- und Ringbahnstationen bekannt gemacht, dass den Inhabern von Zeit- und Monatskarten das beliebige Betreten und Verlassen solcher Bahnsteige gestattet ist, auf denen Züge abfahren, die auf die Zeit- und Monatskarten hin zur Fahrt benutzt werden können. Zum Betreten anderer Bahnsteige berechtigt die Zeit- und Monatskarte nicht.

Strassenbahnen.

Die Gemeinde Friedrichshagen beabsichtigt, die Friedrichshagener Strassenbahn anzukaufen. Zu diesem Zweck ist in der letzten Gemeindevertreter-Sitzung beschlossen worden, eine Anleihe von 110 000 ℳ von der Kreis-Sparkasse aufzunehmen, da hierzu bereits der Kreisausschuss seine Genehmigung ertheilt hatte. Die Verwaltung und Leitung der Bahn bleibt in den Händen der Gemeindevertretung, die jedoch auch geneigt ist, sobald sich ein geeigneter Pächter findet, die Bahn zu verpachten.

Kölner Schifffahrtsverkehr im Jahre 1893.

Nach dem Jahresbericht der Handelskammer zu Köln sind im Jahre 1893 im Kölner Hafen angekommen: a) zu Berg 2 179 Fahrzeuge mit 256 114 t (gegen 2 083 Fahrzeuge mit 238 942 t im Vorjahre), b) zu Thal 3 254 Fahrzeuge mit 146 577 t (gegen 3 176 Fahrzeuge mit 127 409 t), zusammen 5 433 (5 259) Fahrzeuge mit 402 691 (366 351) t. Es sind abgegangen: a) zu Berg 2 985 (3 143) Fahrzeuge mit 93 621 (86 356) t und b) zu Thal 1 486 (1 610) Fahrzeuge mit 87 323 (84 372) t, zusammen 4 471 (4 753) Fahrzeuge mit 180 944 (170 728) t.

Von der Gesammtmenge von 256 114 t zu Berg angekommener Güter entfallen auf Rotterdam 129 896 t, Amsterdam 8 630 t, sonstige Niederländische Häfen 7 043 t, Belgische Häfen 37 295 t, Englische Häfen 13 741 t, Schwedische Häfen 117 t, Häfen der Nordsee (Bremen, Hamburg usw.) 6 482 t, Häfen der Ostsee (Stettin usw.) 8 588 t, Emmerich und Häfen zwischen Emmerich und Köln 44 322 t. Von der Gesammtmenge von 146 577 t zu Thal angekommener Güter entfallen auf die Häfen von Strassburg bis Mannheim 2 100 t, Mannheim und die Neckarhäfen 61 068 t, die Häfen unterhalb Mannheim bis Mainz 1 029 t, Mainz und Mainhäfen 9 170 t, die Häfen unterhalb Mainz bis Coblenz 3 175 t, Coblenz und Lahnhäfen 1 406 t, die Häfen der Mosel und Saar 4 167 t, die Häfen unterhalb Coblenz bis Köln 64 462 t. Von der Gesammtmenge von 93 621 t zu Berg abgegangener Güter gingen nach Häfen bis Coblenz 3 056 t, Häfen der Mosel und Saar 2 470 t, Coblenz und Lahnhäfen 1 870 t, Häfen oberhalb Coblenz bis Mainz 7 505 t, Mainz und Mainhäfen 8 452 t, Häfen oberhalb Mainz bis Mannheim 8 661 t, Mannheim und Neckarhäfen 57 690 t, Häfen oberhalb Mannheim bis Strassburg 3 917 t. Von der Gesammtmenge von 87 323 t zu Thal abgegangener Güter gingen nach Duisburg und Ruhrort 1 303 t, Häfen unterhalb Ruhrort bis Emmerich 2 300 t, Rotterdam 51 346 t, sonstigen Niederländischen Häfen 5 050 t, Belgischen Häfen 6 599 t, Englischen Häfen 9 760 t, Häfen der Nordsee (Bremen, Hamburg usw.) 6 735 t, Häfen der Ostsee (Stettin usw.) 4 230 t.

In dem Berichtsjahre gingen ein an Werft-, Krahn- und Wägegebühren 160 918 (139 121) ℳ, an Sicherheitshafengebühren 3 134 (5 244) ℳ, an Platzmiethe 16 917 (11 696) ℳ, an Lagergebühren 19 111 (19 588) ℳ, zusammen 200 080 (175 649) ℳ.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind: zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren die Regierungs-Baumeister Capelle in Swinemünde unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin, Deufel in Lissa i. P. unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin, Janensch in Harzburg unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion Magdeburg; zum Eisenbahn-Bauinspektor der Regierungs-Baumeister v. Bichowsky in Hannover unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover.

Verliehen ist: den Regierungsräthen Dr. Marschall in Elberfeld die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, und Schulze in Bromberg die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst.

Versetzt ist der Eisenbahn-Bauinspektor Neugebauer, bisher in Frankfurt a. O., nach Cottbus als Vorstand der Hauptwerkstätte daselbst.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Am 1. August 1894 wird der 3,6 km von Visselhövede und 5,3 km von Bendingbostel an der Strecke Uelzen-Langwedel neu hergestellte Haltepunkt Jeddingen für den Personenverkehr eröffnet. Gepäck kann auf dem Haltepunkt nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach Jeddingen ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Abnahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge in Jeddingen ausdrücklich bereit erklären. Die Gepäckabfertigungsstellen haben hierüber in jedem einzelnen Falle Erklärung zu verlangen.

Fahrkarten werden ausgegeben zwischen Jeddingen einerseits und Bendingbostel, Bremen, Frielingen, Gr. Linteln, Hannover, Langwedel, Rotenburg, Soltau, Uelzen, Verden und Visselhövede andererseits nach Maassgabe der den Dienststellen besonders zugehenden Preistafeln.

In Jeddingen werden die Personenzüge anhalten:

1. in der Richtung nach Uelzen:
   Nr. 119 ab 12.17 Mittags
   „ 121 „ 6.00 Abends
2. in der Richtung nach Langwedel:
   Nr. 118 ab 8.11 Vorm.
   „ 120 „ 4.03 Nachm.

Privatdepeschenverkehr wird auf dem Haltepunkte nicht eingeführt.

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 17. Juli 1894. (1737)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Personenhalte- und Güterladestelle Kettwig v. d. Brücke für den unbeschränkten Güterverkehr. Am 15. August d. J. wird die von Station Kettwig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld abhängige Wagenladungs-Güterladestelle Kettwig v. d. Brücke unseres Bezirks als selbständige Güterstation für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern (Stückgut und Wagenladungen) eröffnet und in die Tarife für unseren Lokal-Güterverkehr, für den Rheinischen Nachbarverkehr, sowie für die Güterverkehre Köln (rrh.) etc. -Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt, -Frankfurt a. M., -Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg aufgenommen.

Köln, den 19. Juli 1894. (1738)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. August d. J. wird der zwischen Plauen i/V. (Ob. Bahnhof) und Weischlitz gelegene seitherige Personenhaltepunkt Neundorf i/V. für den allgemeinen Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Die Entfernungen für diese Verkehrsstelle sind in dem, vom gleichen Tage an gültigen Nachtrag XIX zum Kilometerzeiger für den Binnen-Güterverkehr usw. vom 1. April 1888 enthalten.

Abdrücke dieses Nachtrags können durch die Sächsischen Stationen bezogen werden.

Dresden, am 18. Juli 1894. (1739)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Warschauer Bahnen. Ueber Mlawa-Illowo. Mit Gültigkeit vom 16./28. Juli cr. tritt zu dem am 1./13. August 1893 eingeführten Ausnahme-Exporttarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zum Stückpreise von 0,10 *M.* zu haben.

Danzig, den 16 Juli 1894. (1740J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. August d. J. treten zu den Tarifheften I—IV der Abtheilungen A und F, III der Abtheilungen C, D und E, zu dem Tarifheft der Abtheilung G und zu dem Kohlentarif (Heft VI) Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten ausser bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen, Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Badischen und Württembergischen Staatsbahnen sowie des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Berichtigungen. Soweit durch die letzteren Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Kilometer und Sätze noch bis zum 15. September 1894 in Gültigkeit.

Ausserdem werden vom 1. August d. J. ab einzelne Ausnahme-Frachtsätze für Kohlen etc. im Verkehr mit der Station Hilpertsau der Badischen Staatsbahnen ermässigt.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 20. Juli 1894. (1741)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Köln (rechtsrhein.) etc.-Bromberg etc. Vom 1. August d. J. ab werden die Stationen Gr. Hermenau, Liebstadt und Sportehnen des Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Auf der Station Sportehnen können schwerwiegende Fahrzeuge nicht verladen werden.

Ferner treten vom genannten Tage ab für einige Stationen des Direktionsbezirks Bromberg anderweite, gekürzte Entfernungen in Kraft.

Die neuen und anderweiten Entfernungen und Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 19. Juli 1894. (1742)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die Station Angleur der Belgischen Staatsbahn wird in den direkten Kohlenverkehr von Belgien nach diesseitigen Stationen (Ausnahmetarif vom 1. Februar 1891) mit Geltung vom 20. Juni d. J. aufgenommen. Die Sätze sind bei unseren Abfertigungsstellen zu erfahren.

Strassburg, den 18. Juli 1894. (1743)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 15. August d. J. treten ermässigte Ausnahme-Tarifsätze für die Beförderung gefärbter Baumwolle von Werdau nach Friedland in Böhmen und Rumburg in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 18. Juli 1894. (1744)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 2. Mai d. J. wird veröffentlicht, dass im Verkehre der Sächsisch-Oesterreichischen Grenzstationen untereinander, sowie für Voitersreuth und Hof am 1. August d. J. anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (Getreide usw.) in Kraft treten, die bei den betheiligten Stationen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, den 18. Juli 1894. (1745)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif 2 für Flachs und Hanf. Vom 3./15. August 1894 ab wird die Station Rjäsan Oka der Moskau-Kasaner Eisenbahn in die Tariftabellen Ia, III und IV des Deutsch-Russischen Ausnahmetarifs 2 für Flachs, Hanf usw. aufgenommen. Ueber die Frachtsätze, die gegen die der Station Rjäsan-Oka der Rjäsan-Uralsker Bahn theils für 100 kg 2 und 1 Kop. billiger und theils gleich sind, geben die Verbandsstationen Auskunft.

Bromberg, den 14. Juli 1894. (1746)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 betr. Am 1. August 1894 wird der Nachtrag XV zum Tarifheft 2 eingeführt.

Er enthält u. a. Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, die sich auf die Neuaufnahme der Sächsichen Verkehrsstelle Neundorf i. V. in den direkten Verkehr beziehen, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, den 19. Juli 1894. (1747)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Zum Ausnahmetarif 1 für die Beförderung von Getreide etc. im Preussisch-Russischen Verkehr über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 1./13. August 1893 ist der 3. Nachtrag herausgegeben, gültig vom 16./28. Juli d. J., soweit darin nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Derselbe enthält Frachtsätze von den Stationen der Prinarewbahn, bereits früher publizirte Frachtsätze etc., sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind auf unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof, sowie auf Station Memel zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben.

Direktion. (1748H&V)

Lokalverkehr des Direktionsbezirks Erfurt, sowie Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Bromberg-, Frankfurt am Main- und Magdeburg-Erfurt. Am 25. Juli d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen etc. von Burgkemnitz nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie nach einigen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Frankfurt und Magdeburg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. Juli 1894. (1749MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehre Altona- und Berlin-Erfurt. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. ab treten neue Ausnahmetarifsätze für

die Beförderung roher Baumwolle von den Hafenstationen Altona, Hamburg und Stettin Centralgüterbahnhof nach Gera (Reuss), Preuss. Staatsb. und Plagwitz-Lindenau, Preuss. Staatsb. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19 Juli 1894. (1750MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III Heft 3 vom 1. Juni 1889 (Getreideverkehr Böhmen-Bayern). Am 1. August 1894 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderung des Titelblattes;
2. Neue Tarifbestimmungen;
3. Aufhebung von Frachtsätzen;
4. Ermässigung von Frachtsätzen;
5. Anwendung der Zuschlagstabellen;
6. Abänderung von Stationsnamen.

München, im Juli 1894. (1751)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1894 werden die Stationen Ingolstadt C. B. und Ingolstadt L. B. in den Ausnahmetarif Nr. 36 (Chamotte- und Thonziegel usw.) mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Nach	Von Nürschan	Von Dobrau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Ingolstadt C. B.	0,74	0,84
Ingolstadt L. B.	0,75	0,84

München, im Juli 1894. (1752)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 1. August d. J. kommen für den Sächsisch-Thüringischen Verband
Nachtrag XVII zum Gütertarif Heft 1
und
Nachtrag V zum Gütertarif Heft 2
zur Ausgabe.

Dieselben enthalten neue Sätze für Station Neundorf i. Voigtl. der Königlich Sächsischen Staatsbahn, Aenderung der Frachtberechnung für Ausnahmetarif für Zuckerrüben etc. zum 1. September d. J., Nachtrag V ferner Aenderung der Zuschläge etc. für Meeder, Rodach und Wiesenfeld ab 1. Juli d. J. und Aufhebung des Ausnahmetarifs für Getreide etc. zum 1. August d. J.

Die Nachträge sind von Ende Juli ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Erfurt, den 20. Juli 1894. (1753MG)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Verband. Für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen von St. Ingbert nach Hafenstationen der Nord- und Ostsee kommt vom 1. k. Mts. ab ein Ausnahmetarif in Anwendung. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 21. Juli 1894. (1754)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donauumschlags - Verkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Mit dem 1. August d. J. treten für den Verkehr von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach Serbischen, Rumänischen, Bulgarischen und Russischen Schiffsstationen der I. K. K. priv. Donau - Dampfschifffahrts - Gesellschaft ermässigte Frachtsätze des Artikeltarifs Nr. 7 für Zink in Blöcken, Platten, Zinkbleche etc. in Mengen von 10 000 kg in Kraft.

Die neuen Frachtsätze sind bei den Verbandsstationen und dem Verkehrsbüreau der Unterzeichneten zu erfahren.

Breslau, den 20. Juli 1894. (1755)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Steinkohlen- etc. Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Stationen des Direktionsbezirks Hannover. Für Steinkohlen etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Camen nach Herford kommt fortan ein Ausnahmetarifsatz von 0,33 ℳ für 100 kg in Anwendung.

Köln, den 19. Juli 1894. (1756)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands - Gütertarif Theil III Heft 4 vom 1. November 1888 (Getreideverkehr Mähren-Bayern). Der Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerische Verbands - Gütertarif Theil III Heft 4 vom 1. November 1888 nebst den dazu ausgegebenen Nachträgen und publizirten Verfügungen bleibt bis Ende November d. J. in Kraft.

München, im Juli 1894. (1757)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands - Gütertarif Theil III Heft 5 vom 1. September 1889 (Getreideverkehr Galizien-Bayern). Der Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerische Verbands - Gütertarif Theil III Heft 5 vom 1. September 1889 nebst den dazu publizirten Verfügungen bleibt bis Ende November 1894 in Kraft.

München, im Juli 1894. (1758)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im innern Badischen Verkehr unter gewissen Bedingungen eingeräumte Beförderungsvergünstigung für Bier in Fässern wird mit Wirkung vom 1. August l. J. auf den Badisch-Württembergischen Wechselverkehr ausgedehnt.

Karlsruhe, den 18. Juli 1894. (1759)
Generaldirektion.

Oesterr.-Ungar-Schweizerischer Eisenbahnverband. Aufhebung eines Ausnahmetarifes. Der provisorische Ausnahmetarif für die Beförderung von Sämereien Brünn - Schweiz vom 1. April 1886 tritt am 31. August 1894 ausser Kraft.

Bezüglich der Einführung eines neuen Tarifes wird seiner Zeit besondere Kundmachung erfolgen.

Wien, am 19. Juli 1894. (1760)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Tarifen. Die Gültigkeit der Tarife, Theil III, Heft 3 und 4 vom 1. Januar 1891 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, sowie der Tarife, Theil III, Heft 3 vom 1. September 1886 und Theil III Heft 4 vom 10. Oktober 1888 des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres (vergl. die Kundmachungen im Verordnungsblatte in Nr. 23 vom 21. März, Nr. 30 vom 18. April und Nr. 47 vom 20. Juni 1894) wird neuerdings, u. z. bis 31. August 1894 verlängert.

Wien, am 19. Juli 1894. (1761)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Talkerde treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Ulmerfeld und Hilm-Kematen . .	107 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Ulmerfeld und Hilm-Kematen . .	102 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Ulmerfeld und Hilm-Kematen . .	136 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Dagegen wird von obigen Frachtsätzen eine Kursdifferenz von 2 ₰, u. z. dermalen in doppelter Höhe, in Abzug gebracht.

Wien, den 19. Juli 1894. (1762)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer Güterverkehr. Einführung des Nachtrages VI zum Tarife vom 1. Oktober 1887. Mit 1. September 1894 gelangt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. Oktober 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen des:
   Kapitels II (Theil I) — Reglementarische Bestimmungen;
   Kapitels IV (Theil I) — Allgemeine Waarenklassifikation;
   Kapitels V (Theil I) — Instradirung der Transporte
2. Berichtigungen und Ergänzungen zu den Tarifen für den Oesterreichisch-Ungarischen und für den Italienischen Durchlauf (Theil II).

Exemplare dieses Nachtrags können um den Preis von 50 kr. Oesterr. Whrg. = 1 Kr. pro Stück bei der Station Wien (Südbahnhof) und bei der Betriebsdirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest bezogen werden.

Wien, am 17. Juli 1894. (1763)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Güterverkehr Fortsetzung S. V.)

Nr. 14. Jahrgang 1894. Berlin, am 25. Juli 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A S	—	1	—	Fussbank —	1,5	1	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
2	A S	3596	1	Kiste	Puppen —	46	2	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
3	A S & C	2442	1	„	leer —	24	3	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
4	B	—	1	—	gusseis. Ofenthür —	3	4	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	
5	B H	—	1	Kiste	Lampen u. Glaskuppeln	153	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
6	C	13705/6	2	Kolli	Ambosse —	130	6	Kalk G.	Rechtsrh. Köln	
7	C G / F S	1002	1	Kiste	Cylinder —	130	7	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
8	C S	10	1	„	? —	80,5	8	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	
9	D R P	4488	1	—	Vorhängeschloss —	—	9	Potsdam	„	
10	E B	2	1	—	(Leinwand) Kleiderständer	4	10	Geisenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	E Sp	1995	1	Kiste	leer —	19	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Hamburg.
12	F G	6125	1	Lattenkiste	Eisentheile —	72,5	12	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
13	F H / F H	65 / IV	1	Fass	? —	65	13	Stade	K. E.-D. Hannover	
14	G	1	1	—	Kommode —	87	14	Garnsee	K. E.-D. Bromberg	
15	G H	2	1	Kiste	? —	54	15	Northeim	K. E.-D. Hannover	
16	G K	733	1	„	Lampen u. Glaskuppeln	27	16	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
17	G L	6713	2	Kisten	Trittleitern —	24,5	17	Hamburg H.	„	
18	H	—	1	—	Gussplatte mit 2 Löchern u. 2 Deckel	310	18	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
19	H	II	1	Fass	leer —	4,5	19	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
20	H	107	1	„	leer —	33	20	Cassel U.	„	
21	H P	241	1	Kiste	Haarnadeln —	49	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
22	J S	412	1	Fass	Essig —	122	22	Schalke	Rechtsrh. Köln	
23	M M	5295	1	„	leer, gebr. —	60	23	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
24	N	6826/7	2	Ballen	Papier —	171	24	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
25	O B	8370/71	2	Säcke	Zucker —	200	25	Rheydt	Linksrh. Köln	
26	O G	12463	1	Fass	Fussbodenanstrich —	118	26	Exin	K. E.-D. Bromberg	
27	O S	2000	1	Kiste	Milchglas —	87	27	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	sind am 3/7. versteigert.
28	R	—	2	Körbe	Kirschen —	22	28	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
29	S	5/6	2	Kisten	Metallabfälle —	295	29	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
30	S K E	—	1	—	Gasrohrzange —	—	30	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
31	V	—	1	—	Eisenplatte —	1,5	31	Braunschweig H.	„	
32	Z P	1880 oder 1883	1	Kiste	leer —	6,5	32	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Ratzeburg / Cuxhafen.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
33	E. F. Kaufmann & Co.	4	1	Sack	Futtermehl —	75	33	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
34	Schönfelder u. Comp. in Brieg	—	4	Rollen	Drahtgaze —	28	34	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
35	Yezemann & Co. Vlaardingen	—	1	Fass	leer —	?	35	Tettenborn	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
36	roth	1	1	Stange	Eisen —	12	36	Rostock-Hafen	Meckl. Friedr. Frzb.	
37	weiss	I	2	Tafeln	Zinkblech —	13,5	37	Stadtoldendorf	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
38	/ roth	10/12	1	—	Essenschieberdeckel	1,5	38	Pössneck	K. E.-D. Erfurt	
39	—	20 19	3 1	Thonröhren Thonröhre	40 m lang, 10 m breit	—	39	Thamm	Württemberg. Stsb.	auf der Bahnstrecke gef.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
40	weisser Strich	—	1	Stück	Flacheisen —	34	40	Exin	K. E.-D. Bromberg	
41	/ weiss. Strich	—	4	—	eis. Scheiben —	3,5	41	Königsberg	„	
42	blauer Strich	—	1	Stange	Eisen —	12	42	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
43	— roth	—	2	Kolli	Stabeisen —	68	43	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
44	+ roth	—	1	—	gusseis. Krummstück	16	44	Dortmund Rh.	„	
45	Gep.-Schein Leipzig / Pössneck	119	1	brauner Handkoffer	— —	12	45	Pössneck	K. E.-D. Erfurt	bei Revision des Gepäckraumes gef.
46	W. J. K	79	1	Kiste	Glaskuppeln —	135	46	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
47	5079	197	1	Verschlag	Lampengläser —	87	47	„	„	
48	S.	504	1	Petroleumfass	leer —	37	48	„	„	
49	R W J. H. M. P	5	1	Kiste	Cylinder —	117	49	„	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
50	—	—	1	Bund	Binsen (Mauerrohr)	16	50	Soest	K. E.-D. Hannover	
51	—	—	1	Blechkasten	verschlossen —	38	51	Rehfelde	K. E.-D. Bromberg	
52	—	—	1	Pack	Bretter —	13,5	52	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
53	—	—	20	Stück	neue Bretter*) —	—	53	Dambrau	K. E.-B.-A. Oppeln	
54	—	—	2	—	eis. Bügel —	22	54	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
55	—	—	1	Kollo	Eisenblech —	3	55	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
56	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	17	56	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
57	—	—	1	Kollo	Eisentheil —	5,5	57	Lippstadt	„	
58	—	—	1	—	verzinkte Eisenwellblechplatte	14,5	58	Haiger	Rechtsrh. Köln	
59	—	—	1	Sack	Farbe —	48	59	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
60	—	—	1	Pack	Fensterstangen —	5	60	Langendreer B.M.	Rechtsrh. Köln	
61	—	—	8	—	Futterschwingen —	5	61	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
62	—	—	4	Stück	hölzerne Futtertröge mit Zinkblech ausgeschlagen	—	62	Bochum Rh.	Rechtsrh. Köln	
63	—	—	2	„	Gepäck —	50	63	Zoppot	K. E.-D. Bromberg	
64	—	—	1	Bund	Glascylinder —	3	64	Morroschin	„	
65	—	—	1	Kiste	Glasglocken —	125	65	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
66	—	—	1	Handkoffer**)	— —	14,5	66	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	—	—	1	Korb	Heidelbeeren —	5	67	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
68	—	—	1	Ballen	Jutegarn —	23	68	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	—	—	1 1	— Sack	kupferner Kessel — Lumpen —	5,5 0,5	69	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
70	—	—	1	—	Kette, 7 m lang —	22	70	Bochum B. M.	„	
71	—	—	1	Bund	20 gusseiserne Klammern	15	71	Speldorf	„	
72	—	—	1	Korbflasche	Säure —	216	72	Mannheim C.	HessischeLudwigsb.	
73	—	—	1	Pack (in Papier)	2 neue Pianinoleuchter	—	73	Tempelhof-Rangirbhf.	K. E.-D. Erfurt	
74	—	—	2	—	Nachttische —	—	74	Cues-Berncastel	Linksrh. Köln	
75	—	—	1	—	Plättbrett —	8	75	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
76	—	—	6	—	Privatketten —	59	76	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
77	—	—	1	Pack	Rollentabak —	3	77	Lissa i. P.	K. E.-D. Breslau	
78	—	—	1	—	Rost —	—	78	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
79	—	—	1	Pack	7 leere Schwingen —	20	79	Eisleben	„	
80	—	—	1	Bund	Stahl —	102	80	Köln Deutz	Rechtsrh. Köln	
81	—	—	1	Pack	Strohmatten —	8	81	Wetzlar	„	
82	—	—	1	„	Thee —	0,5	82	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
83	—	—	1	—	defekte Tragfeder —	?	83	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
84	—	—	1	Pack	2 gedrechselte Treppensprossen	2	84	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	

*) Bei Wärterposten 71 der Strecke Oppeln-Dambrau gefunden.
**) Mit grauer Leinwand bezogen und mit schwarzem Beschlag.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
85	—	—	1	Rolle	Tuch —	5,5	85	Lichtenberg-Frdrf.	K. E.-D. Bromberg	
86	—	—	6	—	kleine Vorlegehölzer	—	86	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
87	—	—	1	—	Wagenlaterne —	5	87	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
88	—	—	1	—	eiserne Zange —	5	88	Vorwohle	„	

Güterverkehr (Fortsetzung).

Schweizerisch-Oesterr.-Ungar. Transitverkehr. Reexpeditions-Frachtsätze für Güter der Klassen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, werden die Frachtsätze der Klassen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr in Relationen Wien K. E. B.-Genf transit und Wien K. E. B.-Verrières transit unter Aufrechthaltung der betreffenden Tarifbestimmungen auch bei Reexpedition der Sendungen in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn berechnet, zu welchem Zwecke nachstehende Reexpeditions-Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung gelangen:

Zwischen Wien K. E. B. und	Klasse A (Francs Gold für 1 000 kg)	Klasse B (Francs Gold für 1 000 kg)	Zwischen Genf transit, sowie Verrières transit und	Klasse A (Francs Gold für 1 000 kg)	Klasse B (Francs Gold für 1 000 kg)
Buchs transit . . .	33,20	26,68	Buchs transit . . .	23,00	18,60
Bregenz transit, Lindau transit . .	33,60	27,08	Bregenz transit, Lindau transit . .	22,60	18,20
Romanshorn transit .	36,40	29,08	Romanshorn transit .	19,80	16,20

Die Frachtsätze finden Anwendung:

1. Im Verkehre über Genf transit auf Transporte mit direkt lautenden Frachtbriefen nach oder von den Stationen der Linie Culoz - Ambérieu - Lyon - Tarare-Roanne - St. Germain des Fosses - Mulins s. A. - Montlucon - Limoges - Bordeaux und südlich hiervon. Im Verkehre über Verrières transit auf Transporte mit direkt lautenden Frachtbriefen nach oder von den Französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle und Nantes.
2. a) Auf Sendungen von Wien K. E. B., welche an einen Empfänger in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach einer der vorstehend im Punkte 1 bezeichneten Stationen reexpedirt werden.

   Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Buchs transit, Bregenz transit, Lindau transit oder Romanshorn transit zu lauten.

   In denselben muss ausserdem à titre de renseignement die Firma und das Domizil des wirklichen Empfängers verzeichnet sein.

   b) Auf Sendungen ab einer der vorstehend im Punkte 1. bezeichneten Stationen, welche an einen Empfänger in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien K. E. B. reexpedirt werden.

Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn begleitet haben, nachzuweisen.

Wien, am 19. Juli 1894. (1764)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für Oeltransporte von Genf transit nach Prag, Kralup, Salzburg und Innsbruck. Für Sendungen vegetabilischer Oele, welche nachweisbar von Marseille herstammen, werden bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege berechnet:

Von Genf transit nach	Bei Frachtzahlung von mindestens 5 000 kg — für jeden Frachtbrief und Wagen — Francs Gold pro 1 000 kg	10 000 kg — Francs Gold pro 1 000 kg
Innsbruck (K. K. Oesterr. St. B.)	30,40	29,30
Salzburg (K. K. Oesterr. St. B. und Kgl. Bayer. St. E.) . .	41,70	37,30
Prag K. F. J. B. . . . . ; Prag B. W. B. . . . . ; Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B. E. B. ; Kralup (B. E. B.)	54,10	48,60

Wien, am 19. Juli 1894. (1765)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Oktober d. J. ab kommen für die Personenbeförderung in den Schnellzügen der Strecke Haltern - Wesel Schnellzugpreise zur Erhebung.

Infolge dessen treten in den Preisen der sämmtlichen für die Strecke Haltern-Wesel gültigen einfachen Fahrkarten „Für alle Züge“ I.—III. Kl. Erhöhungen von 20 bis 50 ₰ für eine Fahrkarte ein.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 16. Juli 1894. (1766)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Die Preise der Theil-Fahrscheinhefte für den Rundreiseverkehr nach Italien, und zwar von Berlin nach Pontebba — Serie V — und von Berlin nach Cormons — Serie VI —, werden vom 15. September d. J. ab um je 10 ₰ für I. und II. Klasse erhöht.

Strassburg den 18. Juli 1894. (1767)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Verdingungen.

Verdingung von Eisenbahnwagen. Die Anfertigung und Lieferung von:

a) 1 000 bedeckten Güterwagen,
b) 1 000 offenen Güterwagen,
c) 1 300 Kokswagen,
d) 450 zweiachsigen Plattformwagen zu je 15 t Ladegewicht,
e) 7 650 Radsätzen,
f) 18 750 Spiralfedern,
g) 15 000 Tragefedern,

sowie nachstehende Ausrüstungsgegenstände für bedeckte Güterwagen:

h) 400 Schemel,
i) 2 700 Vorlegebäume,
k) 800 Schutzbretter und
l) 500 Laternen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen“, bezw. „Radsätze“, „Federn“ oder „Wagen-Ausrüstungsgegenstände“ versehen, zu dem auf Sonnabend, den 4. August 1894, Vormittags 10 Uhr für die Wagen, Nachmittags 3 Uhr für die Radsätze, Federn und Ausrüstungsgegenstände anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 1 ℳ für a bis d und f, zu je 2 ℳ für e und g und zu 0,50 ℳ für h bis l von dem Büreauvorsteher Eisenbahnsekretär Bette, Domhof 28 hierselbst, bezogen werden.

Köln, den 19. Juli 1894. (1768)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Verdingung der Ausführung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten der Brücken und Durchlässe, der Wege-Unter- und Ueberführungen, Futtermauern und Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Lage nach Hameln im Loose II (144 948 Kubikmeter Bodenbewegung, 126 997 qm Böschungsflächen, 1 769 cbm Bruchsteinmauerwerk, 60 cbm Ziegelsteinmauerwerk, 130 cbm Kalk und 43 cbm Werksteine).

Termin: Donnerstag, den 16. August 1894, Vormittags 10 Uhr, im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Denkhaus in Lemgo (Langenbrückenthor).

Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) an den Abtheilungs-Baumeister Denkhaus, nur von letzterem bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 19. Juli 1894. (1769)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 58. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 28 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. Juli 1894.

Inhalt:

Lokomotivbau in Russland.
Bahneröffnungen im I. Halbjahr 1894.
Regelung der Beziehungen der Kleinbahnen zu den Eisenbahnen.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Gesetz, betr. die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates usw.
Erhöhung d. Fahrgeschwindigk.
Inspektionsreise des Ungarischen Handelsministers.
Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn.
Enquete über den Getreidetransport aus Ungarn u. die Ernte.
Betriebseinnahmen der grösseren Oesterreichischen Eisenbahnen im I. Halbjahre 1894.
Betriebseröffnung.
Eröffnungen von Stationen
Abwendung einer durch das Entrollen von Wagen entstandenen Gefahr.
Revisionsdruckproben von Lokomotivkesseln in 1893.
Generalversammlungen.
Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.
Börsenbericht.
Aus England:
Die „Londoner Erweiterung“ der Sheffieldbahn.
Geschäftsberichte Französischer Eisenbahnen für 1893.
Nordbahn.
Aus Italien:
Seil-, Tram-, elektrische und Kleinbahnen.
Urtheile.
Zeitungsschau:
Zeitschrift für Kleinbahnen.
Verschiedenes:
Die Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München und Linz a. D.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.
4. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Lokomotivbau in Russland.*)

Russland hat den Anfang mit der Erbauung von Eisenbahnen ziemlich zur selben Zeit gemacht, wie das übrige Europa, denn 1838 wurde die Bahn von Petersburg nach Zarskoje-Sselo eröffnet und damit war Russland dem Anfangsdatum des neuen Zeitalters, das unter dem Zeichen der Umwälzungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens steht, recht nahe gerückt.

Mit dieser kurzen Bahnstrecke, die ausserdem auch nur dem Personenverkehr der Residenz diente, war zunächst die Bauthätigkeit auf dem Eisenbahngebiete für lange Zeit beendet. Erst im Jahre 1848 folgte die Eröffnung der Warschau-Wiener Bahn, 1851 der Nikolaibahn (Petersburg-Moskau). Dem sechsten Dezennium war es vorbehalten, eine solche Bewegung in die Bauthätigkeit zu bringen, dass im Laufe von zwei Dezennien sich Russland ein Eisenbahnnetz von 20 500 km erbaut hatte. Gegenüber dieser verhältnissmässig schnellen und plötzlichen Entwickelung des Eisenbahnbaues ist es interessant sich darüber zu unterrichten, wie sich die Industrie, namentlich soweit es sich hierbei um die Herstellung von Lokomotiven handelt, verhalten hat. Das natürliche Verhältniss wäre ja doch wohl das gewesen, dass die Industrie sich rechtzeitig gerüstet hätte, um die Ansprüche, die das Land an sie stellen musste, um die Bahnen mit dem unerlässlich nothwendigen Rollmaterial zu versorgen, befriedigen zu können, namentlich da der Staat zunächst den Bau der Bahnen in die Hand nahm.

Wie verhielt es sich nun in dieser Beziehung in Russland und wie steht die Frage heute?

Dass die Industrie Russlands zur Zeit als auf Kaiserlichen Befehl die Bahn von Petersburg nach Zarskoje-Sselo erbaut werden musste, keine Dienste leisten konnte und dass die Bahn infolge dessen von dem Deutschen Ingenieur Ph. Gerstner erbaut und mit ausländischen Lokomotiven und Wagen ausgestattet wurde, wird nicht weiter auffallen.

Als darauf im Jahre 1844 die Staatsregierung den Bau der Nikolaibahn in die Hand nahm, die die beiden Residenzen des Reiches mit einander verbinden sollte, übergab die Regierung die Alexandrowsche Fabrik, die den Namen „Alexandrowsche hauptmechanische Fabrik der St. Petersburg-Moskauer Eisenbahn“ erhielt, den Amerikanischen Fabrikanten

*) Die Zahlenangaben sind entnommen den „Nachrichten über Eisenbahnen“, herausgegeben vom Ministerium der Verkehrsanstalten; ferner ist benutzt: Nawrotzki „Zur Geschichte der Entwickelung des Lokomotiv- und Wagenbaues in Russland“, abgedruckt im Shelesodoroshnoje Djelo 1893 Nr. 41–44; endlich Dr. O. Mertens: „Zur Entwickelungsgeschichte der Eisenbahnen Russlands und deren Leistungen in den Jahren 1881—1890“, abgedruckt in der Rigaschen Industriezeitung, Organ des Technischen Vereins zu Riga 1893.

Harisson & Co., die den Bau des Rollmaterials auszuführen übernahmen und, soweit gegenwärtig noch feststellbar, auch thatsächlich ausgeführt haben Wie viel Russische Industrie an diesem Rollmaterial betheiligt gewesen, ist schwer zu entscheiden, vermuthen lässt sich allerdings, dass die Fabrik sich mit dem Zusammenstellen der importirten einzelnen Theile begnügt haben wird, denn als die Bahn eröffnet worden war, behielten dennoch die Amerikanischen Unternehmer die Ergänzungslieferung, den Umbau und Reparatur des Rollmaterials kontraktlich bei, ja sogar das Schmieren und Reinigen des Rollmaterials wurde ihnen anvertraut, so wenig sicher war die Regierung, im Lande selbst technisch vorgebildete Kräfte zu finden.

In die Zeit des Baues der Bahnen von Staatswegen fällt auch noch ein Theil des Baues der Petersburg-Warschauer Bahn, die im Jahre 1852 zu bauen begonnen wurde. Die Fortführung des Baues wurde jedoch unterbrochen, als der Krimkrieg die Mittel des Landes so sehr in Anspruch nahm, dass zunächst die Weiterfortführung des Baues aufgegeben wurde. Zu Beginn des Unternehmens (1852) hatte aber die Regierung bei der galvanoplastischen Fabrik des Herzogs von Leuchtenberg 100 Lokomotiven für den kontraktlichen Preis von 11000 R. (!) für die Lokomotive in Bestellung gegeben. 15 Lokomotiven sind von dieser Bestellung geliefert worden, dann wurde die Fabrik auf ihre Bitte von der Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten befreit und damit schloss auch gleichzeitig die erste Periode des Eisenbahnbaues und der Herstellung des Rollmaterials in Russland ab.

Als der Bau von Bahnen nach Beendigung des unglücklichen Krieges wieder in Angriff genommen werden sollte, sah sich die Staatsregierung veranlasst, den Bau von Staatswegen aufzugeben und denselben der Privatunternehmung zu überlassen.

Es gehört nicht an diese Stelle, zu untersuchen, welches die Beweggründe für den Systemwechsel gewesen sind, ob dabei die erschöpften Staatsmittel oder die Erfahrungen, die bei dem Bau von Staatseisenbahnen gemacht worden sind, maassgebend gewesen sind, an dieser Stelle genügt es festzustellen, dass mit dem Augenblicke, in dem der Ausbau des Eisenbahnnetzes der Privatunternehmung überlassen wurde, auch der „Bau" des Rollmaterials auf Fabriken in Russland eingestellt wurde und eingestellt werden musste, weil sie gar nicht imstande waren den Ansprüchen, die nothwendigerweise an sie gestellt werden mussten, zu entsprechen. Die Versorgung und Ausstattung der Russischen Bahnen mit Rollmaterial ging damit an das Ausland über und ist daselbst auch in der Hauptsache für lange Zeit geblieben.

Selbst als die Staatsregierung in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre wiederum den Versuch machte, direkt einen Bahnbau auszuführen, es war die Moskau-Kursker Bahn, erwies es sich unmöglich, die Lokomotiven im Lande herzustellen, vielmehr übertrug die Staatsregierung die Lieferung Borsig in Berlin und Sigl in Wien.

Diese Erfahrungen und der bedeutende Geldabfluss ins Ausland für von dorthin geliefertes Eisenbahnmaterial scheinen bei der Regierung den Entschluss zur Reife gebracht zu haben, die Entwickelung des Baues von Eisenbahn-Rollmaterial durch staatliche Unterstützung zu fördern.

Am 5. Oktober 1866 erfolgte zunächst ein Kaiserlicher Befehl, der da anordnete, dass alle Bestellungen der Staatsregierung in Russland ausgeführt werden sollen, ohne Rücksicht darauf, ob in der ersten Zeit dadurch Schwierigkeiten erwachsen.

Dieser Kaiserliche Befehl ist zum Ausgangspunkt für eine ganze Reihe von Regierungsmaassnahmen geworden, die alle dazu bestimmt waren, Unternehmungen im Reiche zu unterstützen und damit in gewissem Sinne künstlich zu schaffen, was sich nach Lage der Verhältnisse von selbst hätte bilden müssen. Es ist aber charakteristisch für die Verhältnisse in unserem Nachbarlande, dass zunächst der Staat mit seinen Mitteln helfen muss, um das Rad ins Rollen zu bringen. So ist es mit dem Bau der Eisenbahnen selbst, mit dem Bau des nöthigen Rollmaterials, der Schienenfabrikation und ebenso bei jeder Gelegenheit gegangen, wo es nur irgend möglich gewesen ist, ein staatliches Interesse an dem Unternehmen herzuleiten.

Um also zunächst den Lokomotivbau zu fördern oder richtiger gesagt, für denselben Interessenten zu finden, wurde unter anderen Maassregeln versprochen:

1. um die Bildung von Privatunternehmungen zur Anfertigung von Eisenbahnzubehör zu befördern, dass a) langbefristete Darlehne entweder zum Neubau oder auch zum Ausbau von Fabriken bewilligt und b) bei Begründung der Fabriken Vergünstigungen gewährt und Vorschüsse zur Bildung von Betriebskapital gezahlt werden sollen;
2. dass Prämien für einzelne Erzeugnisse von der Staatsregierung gezahlt werden sollen;
3. dass die Abnahme eines gewissen Theiles der Produktion in der Weise stattfinden solle, dass die Fabrikate als Reserve in Bestellung gegeben werden sollen;
4. dass die Verbreitung des Verkaufes der Produktion der Russischen Fabriken dadurch unterstützt werden solle, dass a) das Recht der Privatbahnen, aus dem Auslande ihren Bedarf an Eisenbahnmaterialien beziehen zu dürfen, beschränkt werde und b) für die Einfuhr solcher Gegenstände die Eingangszölle erhöht werden sollen.

Die Folgen des Bekanntwerdens dieser Maassnahmen traten bald zu Tage, denn der Staatsregierung ging eine grosse Anzahl Bewerbungen zu, unter den offerirten Vergünstigungen Fabriken gründen zu wollen. Allein die Regierung glaubte zunächst sich auf die Unterstützung von 3 Lokomotivfabriken beschränken zu sollen und versprach

a) bei diesen als ersten Auftrag je 50 Lokomotiven zu bestellen, die im Laufe von 5 Jahren abzuliefern waren;
b) den Preis für die Lokomotiven nach deren Gewicht (ohne Wasser und Heizmaterial) zu zahlen und zwar 775 R. für 1 t bei Personenzug- und 750 R. bei Güterzuglokomotiven;
c) den Fabrikanten gegen Unterpfand Darlehne bis zu 300000 R. zu zahlen und endlich
d) den Fabrikanten für Bestellungen, die sie sich von Privatbahnen zu verschaffen wissen, bestimmte Prämien zu zahlen.

Auf Grund aller dieser Bestimmungen kamen schliesslich im Jahre 1868 mit den beiden Fabriken von Malzew in Brjänsk und der Newskifabrik in Petersburg, später „Russische Gesellschaft mechanischer und Bergwerksfabriken" betitelt, Vereinbarungen zustande, während die Putilow'sche Maschinenfabrik und die Baltische Fabrik in Petersburg nicht von den angebotenen Vergünstigungen Gebrauch machten. Im Verlaufe des Jahres 1868 trat dann noch die Kama-Wotkinskifabrik hinzu, die einen Auftrag von 8 Lokomotiven à 20000 R. erhielt.

Ausser den vorgenannten 5 Fabriken fing auch die Kolomnaer Maschinenfabrik an Lokomotiven zu bauen.

Stellt man die auf den Russischen Eisenbahnen im Betriebe befindlichen Lokomotiven derart zusammen, dass man sie nach der Herstammung, von in- oder ausländischen Fabriken geliefert, gruppirt, so findet man das folgende Ergebniss.

Es stammten

Jahr	Lokomotiven von Russischen Fabriken Stück		von ausländischen Fabriken Stück	
bis 1860	217		83	
in 1861	—		77	
„ 1862	—		311	
„ 1863	—		67	
„ 1864	—		15	
„ 1865	—		39	
„ 1866	—		54	
„ 1867	—	217	144	790
in 1868	—		296	
„ 1869	3		253	
„ 1870	80		549	
„ 1871	40		333	
„ 1872	46		359	
„ 1873	134		136	
„ 1874	222		145	
„ 1875	117		283	
„ 1876	152	794	116	2 470
in 1877	251			
„ 1878	296			
„ 1879	232			
„ 1880	227		790	
„ 1881	231			
„ 1882	156			
„ 1883	97			
von 1884 bis 1891 . . .	1 105	2 595		790
Somit sind bis zum Schluss des Jahres 1891		3 606		4 050

Lokomotiven oder überhaupt 7 656 Lokomotiven von in- und ausländischen Fabriken den Eisenbahnen geliefert worden.

Aus dieser Zusammenstellung geht nun deutlich hervor, in wie hohem Grade Russland zur Zeit des lebhaftesten Eisenbahnbaues auf das Ausland angewiesen gewesen ist, denn die eigenen Fabriken haben nur 27 % des Bedarfes zu decken vermocht. Mit dem Jahre 1877 wendete sich dagegen das Blatt und der Russische Lokomotivbau ist soweit leistungsfähig geworden, dass er im Laufe von 15 Jahren (1877—1891) ebenso viel Lokomotiven zu liefern vermag, als das Ausland in den vorher gegangenen 9 Jahren (1868—1876) Russland geliefert hat. Ganz besonders scharf tritt das Jahr 1877 hervor, denn von da ab nimmt die Russische Industrie zweifellos die wichtigere Stellung ein. Forscht man nach dem Grunde hierfür, so findet man neben anderem auch, dass der Einfuhrzoll, der

bis zum Jahre 1876 1,00 R. Kredit für das Pud betrug,
in 1876 auf 1,25 „ „ „ „ „
„ 1877—1881 „ 1,25 „ Gold f. d. Pud für die Lokomotive
„ 0,80 „ „ „ „ „ „ den Tender
„ 1881 „ $1{,}37^{1}/_{2}$ „ „ „ „ „ „ die Lokomotive
„ 1882—1887 „ 1,40 „ „ „ „ „ „ „ „
„ 0,90 „ „ „ „ „ „ den Tender
„ 1887—1891 „ 2,00 „ „ „ „ „ „ die Lokomotive
„ 1,00 „ „ „ „ „ „ den Tender
„ 1891 „ 2,00 „ „ „ „ „ „ die Lokomotive
„ 1,70 „ „ „ „ „ „ den Tender

erhöht wurde.

Dieses Mittel scheint sich als ausreichend stark erwiesen zu haben, um die Lokomotivbauanstalten dem Auslande gegenüber konkurrenzfähig zu machen. In der That kräftig war der Schutzwall, der dem Ausland gegenüber an der Russischen Zollgrenze errichtet war. Wenn man sich das Exempel für das Jahr 1891 macht, so zeigt es sich bald, dass es thatsächlich ausgeschlossen ist, noch von einer Konkurrenzmöglichkeit zu sprechen, denn bei der Annahme, dass eine Lokomotive etwa 40 t à 63 Pud = 2 520 Pud wiegt und hierfür im Durchschnitt $\frac{370}{2} = 185$ Goldkopeken oder mit Zuschlag von 60 % Goldagio 296 Kreditkopeken für das Pud an Zoll zu zahlen sind, so erfordert die Konkurrenz, dass das Ausland die Möglichkeit habe, eine Lokomotive um 7 459 R. Kredit, oder nach dem heutigen Tageskurse von 220 ℳ für 100 R. Kredit um 16 409 ℳ billiger herzustellen, als die Russischen Fabriken!

Aber selbst der hohe Zoll genügte als Schutz der Industrie noch immer nicht, sondern die Staatsregierung hielt es für erforderlich anzuordnen, dass, sofern dennoch eine Eisenbahnverwaltung den Wunsch haben sollte, aus dem Auslande Lokomotiven zu beziehen, hierzu die Erlaubniss einzuholen sei, die jedoch nur dann ertheilt werden könnte, falls der Nachweis erbracht worden, dass in Russland die Fabriken zur Zeit die Arbeit nicht übernehmen können.

Vergegenwärtigt man sich dann ferner, dass die Staatsregierung die Fabriken dann weiter noch durch direkte Aufträge unterstützte und für jede Lokomotive, die die Fabrik einer Privatgesellschaft liefert, eine Prämie von 2 400—3 000 R. je nach der Grösse der Maschine zahlte, so muss man zugestehen, dass die Russische Regierung das Denkbare gethan hat, um den Lokomotivbau im Lande zu fördern.

Namentlich verdienen die Aufträge, die den Fabriken von der Regierung ertheilt wurden, besondere Beachtung, denn da diese Lokomotiven in Reserve bestellt wurden und dann von der Regierung bei den Konzessionsertheilungen den Bahnen verkauft wurden, so erhielten die Fabriken regelmässig Arbeit und waren unabhängig von den Wünschen der Bauunternehmer, die ihnen gewiss nicht so hohe Preise bewilligt, vielleicht freiwillig die Lokomotiven auch nicht entgegenommen hätten. Mit solchen sogen. „Kronsbestellungen“ wurde der Anfang gemacht 1868. Es wurden bestellt:

1868: bei der Newskifabrik und bei Malzow je 50 und bei der Wotkinskifabrik 8 Lokomotiven (sechsrädrige) zum Preise von 750 R für 1 t (= 63 Pud = 1 032 kg);

bis 1874: 16 Lokomotiven zum Gesammtpreis von 384 000 R. bei der Wotkinskifabrik;

1874: je 150 Lokomotiven bei der Fabrik zu Kolomna, der Newski- und der Malzow'schen Fabrik und 100 Lokomotiven bei der Wotkinskifabrik zum Preise von 850 R. für 1 t.

Jahr	bei der Kolomnaer Fabrik		bei der Newskifabrik		bei der Malzow'schen Fabrik	
	Lokomotiven	Preis: R.	Lokomotiven	Preis: R.	Lokomotiven	Preis: R.
1876 bis 1877	43	925	91	925	29	925
1883	58	714	58	714	—	—
1884	100	714 — 738	—	—	40	714 — 738
1885	30	714	—	—	—	—
1886	23	750	12	750	—	—
	10	714	15	714	—	—
1887	10	714	4	714	—	—
1888	62	714 u. 750	—	—	—	—
1889	99	750	—	—	—	—
1890	64	750	4	722	—	—
1892	71	750	20	750	—	—
	8	762	—	—	—	—

Aus diesem Verzeichniss ist leicht zu ersehen, dass namentlich die Kolomnaer und Newskifabrik schon durch die Bestellungen der Staatsregierung eine grosse Menge Arbeit zugewiesen erhalten haben.

Kurz sei noch erwähnt, dass (nach Angabe von M Nawrotzki) die Preise, die Privatgesellschaften in derselben Zeit gezahlt haben, niedriger gewesen sind und dass die Preise, die das Ausland erzielte einschliesslich des Einfuhrzolles, nicht höher gewesen sind, als der Preis, den Privatbahnen zahlten, dass aber eine achträdrige Lokomotive aus dem Auslande bezogen ohne Eingangszoll um 21 % billiger war, als eine gleichfalls achträdrige Lokomotive Russischer Fabrikation! Das war der Unterschied im Preise, alles was sonst noch einen Unterschied im Werthe einer Lokomotive macht, lässt sich natürlich nicht bei der Bestellung in Geld umsetzen, sondern stellt sich erst im Betriebe heraus, und ob der Unterschied auch nur 21 % gross gewesen ist, darüber schweigt die Geschichte.

Trotz aller dieser grossen Anstrengungen hat dennoch nur die Kolomnaer Fabrik ihre Thätigkeit ununterbrochen fortgesetzt, während alle übrigen ganz oder zeitweise die Arbeit einstellten. Erst in allerletzter Zeit, die für den Eisenbahnbau in Russland neue Anregung brachte durch den Bau der Sibirischen Bahn und mehrerer Bahnen im Europäischen Russland, sind z. Zt. wiederum mehrere Fabriken in Betrieb gesetzt, sodass sich gegenwärtig mit dem Lokomotivbau beschäftigen: die Fabriken in Kolomna, in Brjänsk, in Petersburg die Newski- und Putilow'sche Fabrik und endlich die Kama-Wotkinskifabrik.

Im übrigen sollte man meinen, dass das Bedürfniss nach Lokomotiven, abgesehen von den neuen Bahnen, in Russland auch bedeutend genug sein muss, um mehrere Fabriken regelmässig zu beschäftigen, denn da das Ausland durch den hohen Zoll ausgeschlossen ist, müssen die Russischen Fabriken auch den Ersatz für die unbrauchbar gewordenen Lokomotiven liefern. Da nun nach dem offiziellen Bericht 1891 auf sämmtlichen Bahnen 6 996 und einschliesslich Finnland und Transkaspien (278) = 7 274 Lokomotiven im Betriebe waren, bis dahin aber 7 656 Lokomotiven in Betrieb gestellt waren, so sind bisher während der etwa 45jährigen Betriebsperiode nur 382 Lokomotiven dienstunfähig geworden, es wird daher jetzt die Zeit eintreten, in der Russland seinen Lokomotivpark erneuern muss und infolge des Schutzzolles die Fabriken gezwungen sein werden, die ganze Arbeit des Neubaues allein zu leisten. Wieviel übrigens von dieser mit so viel Aufwand an Schutzmitteln und Geld auferzogenen Russischen Industrie wirklich Russisch ist, ob vielleicht ausser dem Boden, auf dem die Fabriken stehen und ausser den untergeordneten Handwerkern, die auf den Fabriken Dienste leisten und dem patriotischen Unternehmen den Schein verleihen, nichts oder sehr wenig Russischen Ursprungs ist, das mag hier nicht weiter untersucht werden.

Bahneröffnungen im I. Halbjahr 1894.*)

Der Zuwachs des Deutschen Eisenbahnnetzes durch Eröffnung neuer Linien im I. Halbjahr 1894 ist gegen den Zuwachs in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres zurückgeblieben.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Badischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Mai die Nebenbahn Gernsbach-Weisenbach (hintere Murgthalbahn) . . . 5,07 km
2. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   am 16. April die Lokalbahn Erlangen-Herzogenaurach . . . . 11,77 km
   „ 1. Mai die Lokalbahn Laufen-Tittmoning (Verlängerung der Lokalbahn Freilassing-Laufen) . . . . 24,59 „
   „ 27. Mai die Lokalbahn Grafing-Glonn 10,61 „
   zusammen 46,97 km
3. Die Brölthaler Eisenbahn:
   am 22. Februar die Anschlussbahn Oberpleis-Herresbach . . . . 1,50 km
4. Die Oldenburgischen Staatseisenbahnen:
   am 15. April die Strecke Ellenserdamm-Ellenserdammersiel. . . . . . 1,40 km
   „ 10. Mai die Strecke Bockhorn-Zetel 3,65 „
   (Strecken der Vareler Nebenbahnen)
   zusammen 5,05 km
5. Die Preussischen Staatseisenbahnen[1]), und zwar:
   a) die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau[2]):
      am 15. Mai die Strecke Glambach-Strehlen (Reststrecke der Nebenbahn Strehlen-Grottkau) . . . . . 6,673 km
   b) die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:
      am 15. Januar die Strecke Ragnit-Klapaten (Fortsetzung der Bahnstrecke Tilsit-Ragnit). . . . . . 7,01 km
      und die Strecke Rautenberg-Naujeningken (Fortsetzung der Bahnstrecke Stallupönen-Rautenberg) 9,31 „
      zusammen 16,32 km
   c) die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld:
      am 3. Januar die Strecke Ohligs-Hilden. . . . . 7,20 km
   d) die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt:
      am 18. Juni die Strecke Arnstadt-Stadtilm (Theilstrecke der später zu eröffnenden Vollbahn Arnstadt-Saalfeld) . . . . 15,91 km
   e) die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.:
      am 1. Mai die Strecke Langenschwalbach-Zollhaus . . . 19,20 km
   f) die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover:
      am 12. Mai die Strecke Niederwalgern-Weidenhausen (Abzweigung der Bahnlinie Cassel-Frankfurt a/M.) . . . . 13,30 km
   g) die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg[3]):
      am 1. Mai die Strecke Braunschweig-Meine (Schlussstrecke der Bahnlinie Braunschweig-Isenbüttel) . . . 19,98 km
6. Die Sächsischen Staatseisenbahnen[4]):
   am 21. März die Nebenbahn Pirna-Grosscotta . . . . 7,07 km
7. Die Württembergischen Staatseisenbahnen:
   am 10. Mai die Schmalspurbahn Marbach am Neckar-Beilstein . . . . . 14,37 km

*) Von der Direktion der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen, Aktiengesellschaft, zu Friedland i/Meckl. sind eröffnet worden: die Bahnstrecke Ferdinandshof-Friedland i/Meckl., die Bahnstrecke Uhlenhorst-Schwerinsburg, die Bahnstrecke Friedland-Jarmen, die Bahnstrecke Dennin-Stretense und die Bahnstrecke Dennin-Janow.

[1]) Die Strecken der Berliner Ringbahn Schöneberg-Wilmersdorf-Friedenau sowie Schöneberg-Tempelhof (Direktionsbezirk Berlin) werden in ihrer ganzen Ausdehnung seit dem 2. Februar zweigeleisig betrieben. In dem Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch) ist das zweite Geleis in Betrieb genommen worden: auf der Strecke Nennig-Perl am 24. April, auf der Strecke Perl-Sierck-Diedenhofen am 30. April und auf der Strecke Wincheringen-Nennig am 7. Juni.

[2]) Am 1. Mai ist die bisher nur dem Güterverkehr dienende 1,08 km lange Grubenbahn Kunigundeweiche-Georggrube nach Herstellung eines Verbindungsgeleises für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet und auf der Strecke Emanuelsegen-Schoppinitz R. O. U. Bhf. Ende April der Personen- und Güterverkehr eingestellt worden.

[3]) Auf der Bahnstrecke Halle-Aschersleben ist das zweite Geleis der Theilstrecken Trotha-Nauendorf und Sandersleben-Aschersleben am 1. bezw. 10. Februar und auf der Theilstrecke Halle-Trotha am 6. April dem Betriebe übergeben worden.

[4]) Die Anschlusskurven Naundorf-Coswig, Kötzschenbroda-Weinböhla 2,77 km und die Dresdner Verbindungsbahnen zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Alt- bezw. Neustadt 2,17 km sind am 1. Mai dem Betriebe übergeben worden.

Regelung der Beziehungen der Kleinbahnen zu den Eisenbahnen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 9. Juni d. J. an die Königlichen Eisenbahndirektionen und das Königliche Eisenbahnkommissariat einen Erlass gerichtet, betreffend Regelung der Beziehungen der Kleinbahnen zu den Eisenbahnen, den wir nachstehend mittheilen:

Mit Rücksicht auf die erst in den Anfängen befindliche Entwickelung des Kleinbahnwesens und den Mangel an Er-

fahrungen über die Beziehungen der Kleinbahnen zu den Eisenbahnen empfiehlt es sich, von einer einheitlichen Regelung des Verhältnisses der Staatseisenbahnen zu anschliessenden Kleinbahnen, soweit eine solche bei der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse überhaupt möglich ist, noch abzusehen. Der Anregung auf Feststellung allgemeiner Gesichtspunkte für die Verhandlungen über den Anschluss von Kleinbahnen kann daher nur vorbehaltlich der Aenderungen Folge gegeben werden, welche auf Grund der zu sammelnden Erfahrungen und bei Festhaltung des Grundsatzes, dass bei der Regelung des beiderseitigen Verhältnisses vor allem die möglichste Förderung der öffentlichen Verkehrsinteressen maassgebend sein muss, erforderlich werden sollten.

Mit diesem Vorbehalte erwidere ich auf die gestellten Fragen:

1. Wenn auch das Recht der Kleinbahnen, auf Grund des § 29 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 den Anschluss an Eisenbahnen zu verlangen, die Möglichkeit des unmittelbaren Uebergangs der Betriebsmittel von der einen auf die andere Bahn zur Voraussetzung hat, so ist doch die Herstellung von Einrichtungen zur Ueberladung von Gütern aus Wagen einer schmalspurigen Kleinbahn in Eisenbahnwagen oder umgekehrt ein Bedürfniss. Es empfiehlt sich daher, solche Einrichtungen thunlichst zu fördern, soweit nicht die Rücksicht auf die Sicherheit und Regelmässigkeit des Eisenbahnbetriebes entgegensteht.

2. Für die Beantwortung der Fragen:
- ob die Kleinbahnen zu veranlassen sind, sich hinsichtlich ihrer Beziehungen zu den Eisenbahnen vollständig an die Königliche Eisenbahndirektion anzuschliessen, in deren Bezirk sie gelegen sind,
- ob und in welchem Umfange direkte Tarife mit den Kleinbahnen einzurichten sind,
- ob der Verkehr der Kleinbahnen ohne weiteres den Bestimmungen der Verkehrsordnung unterliegt,
- ob den Kleinbahnen, welchen direkte Tarife gewährt werden, die Einführung der Abfertigungs- und sonstigen Vorschriften der Deutschen Eisenbahnen auferlegt werden sollen,

ist von entscheidender Bedeutung, dass die dem Gesetze vom 28. Juli 1892 unterliegenden Kleinbahnen weder im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 noch im Sinne der Reichsverfassung Eisenbahnen sind, und dass die Verkehrsordnung auf Kleinbahnen keine Anwendung findet. Wenn demnach von den Eisenbahnen Güter zur Beförderung übernommen werden, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn, sondern an einer Kleinbahn gelegen ist, so sind für die Beförderung über die letzte Eisenbahnstation hinaus, an welche die Kleinbahn anschliesst, die Bestimmungen maassgebend, welche auf Grund der Art. 430 und 431 des Handelsgesetzbuches in dem § 68 Abs. 3 und 4, sowie § 76 Abs. 1—3 der Verkehrsordnung für Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn liegt, getroffen sind. Danach ist die Eisenbahn, gleichviel, ob in dem Frachtbriefe als die Station, auf welcher die Ablieferung an den Empfänger stattfinden soll, die letzte Eisenbahnstation oder eine Station der Kleinbahn bezeichnet ist, — im ersteren Falle unter der Voraussetzung, dass nicht vom Versender oder Empfänger anderweitige Verfügung getroffen ist, — berechtigt, die Güter mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach der Bestimmungsstation auf Gefahr und Kosten des Absenders weiter befördern zu lassen (V.-O. § 68 Abs. 4), also auch die Güter der Kleinbahn zur Weiterbeförderung zu übergeben. Im ersteren Falle haftet die Eisenbahn für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (H.-G.-B. Art. 282), im letzteren hat sie die Verpflichtungen eines Spediteurs (V.-O § 76 Abs. 1). In beiden Fällen ist Voraussetzung, dass die Eisenbahn nicht etwa in Gemässheit des § 68 Abs. 3 der Verkehrsordnung Einrichtungen für die Weiterbeförderung nach der als Bestimmungsort angegebenen Kleinbahnstation getroffen, z. B. die Kleinbahn als Unternehmer eigens zu diesem Zweck bestellt hat. Soweit dies geschehen sollte — wozu aber ein Anlass nicht vorliegt —, würde die Eisenbahn als Frachtführer auf dem ganzen Transport bis zur Kleinbahn-Bestimmungsstation haften (V.-O. § 68 Abs. 3 und § 76 Abs. 2). Es ergibt sich hieraus, dass es unbedenklich ist, durchgehende Frachtbriefe nach Kleinbahnstationen zuzulassen, und es empfiehlt sich im Verkehrsinteresse, dies zu thun. Im Verkehre von Kleinbahnen sind dagegen nur Frachtbriefe anzunehmen, welche in Gemässheit des § 51 der Verkehrsordnung ausgestellt und nach § 54 Abs. 1 mit dem Stempel der Eisenbahn- (nicht Kleinbahn-) Versandstation zu versehen sind. Für die Vorfrachten der Kleinbahnen ist Nachnahmeprovision nicht zu berechnen.

In den rechtlichen Beziehungen der Eisenbahn zum Versender und Empfänger tritt durch die Einrichtung direkter Tarife mit Kleinbahnen eine Aenderung nicht ein; es ist rechtlich unerheblich, ob die Eisenbahnfracht einschliesslich oder ausschliesslich der für die nachfolgende oder vorausgehende Beförderung auf andere als Eisenbahnstrecken zu erhebenden Beträge im Tarife aufgeführt ist. Dagegen empfiehlt es sich schon aus Zweckmässigkeitsgründen, um die Kleinbahnen nicht mit dem für ihre Verhältnisse ungeeigneten und kostspieligen Abfertigungs- und Rechnungswesen der Hauptbahnen zu belasten, von der Einrichtung direkter Tarife bis auf weiteres abzusehen. Aus dem gleichen Grunde sind auch die Kleinbahnen nicht zu veranlassen, sich den Einrichtungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen anzuschliessen.

Was die Frage betrifft, ob für die auf Kleinbahnen übergehenden oder von denselben übergebenen Güter die vollen Frachtsätze der Eisenbahn-Anschlussstation zu berechnen oder ob dieselben um einen Theil der Abfertigungsgebühr zu kürzen sind, so sind bis auf weiteres die vollen Frachtsätze zu erheben; ein Abzug von der Abfertigungsgebühr würde nur insoweit in Frage kommen können, als etwa für einzelne Güter die Bewilliguug ermässigter Ausnahmetarife im öffentlichen Verkehrsinteresse erforderlich sein sollte.

3. Da die Kleinbahnen dem öffentlichen Verkehr dienen, so können die „Allgemeinen Bedingungen für die Herstellung, Bedienung usw. von Privatanschlussgeleisen" bei Verträgen über den Anschluss von Kleinbahnen allgemeine Anwendung nicht finden. Dagegen ist gegen die Uebernahme von Bestimmungen der Allgemeinen Bedingungen, insbesondere derjenigen über Pauschvergütungen, wenn und insoweit sie auf das Verhältniss zu den Kleinbahnen passen, in die Anschlussverträge der Kleinbahnen nichts zu erinnern. Für die Bereitstellung von Wagen auf den Uebergabe- und Umladegeleisen der Kleinbahnen ist eine Gebühr nur unter denselben Voraussetzungen zu erheben, in welchen dies im Verkehr der Eisenbahnen untereinander (bei grösseren Entfernungen der Uebergabegeleise, Verbindungsbahnen usw.) geschieht; insoweit hiernach Gebühren zu erheben sind, empfiehlt es sich, dieselben nach Maassgabe der Anschlussfrachten zu berechnen, da diese unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Selbstkosten festgestellt sind. Die Benutzung von Eisenbahngrundstücken für Zwecke der Kleinbahnen ist bei ertraglosen Grundstücken unentgeltlich gegen Anerkennungsgebühr, bei nutzbringenden Flächen (Dienstland usw.) gegen die ortsübliche Pacht zu gestatten. Für Anlagen, welche zum Zwecke des Anschlusses der Kleinbahn von der Eisenbahn ausgeführt werden, sind die Selbstkosten zu berechnen.

4. Für die Mitbenutzung von Eisenbahnanlagen durch Kleinbahnen, sowie für Dienstleistungen der Eisenbahnen zu Gunsten der Kleinbahnen sind innerhalb der ersten 5 Jahre nach der Betriebseröffnung der Kleinbahn nur die entstehenden Mehrkosten zu vergüten; eine Vergütung ist also nicht zu berechnen, wenn die für Eisenbahnzwecke erforderlichen Anlagen und das vorhandene Personal auch für die Zwecke der Kleinbahn ohne Mehraufwand an Personal und Kosten nutzbar gemacht werden können. Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist ein dem Maasse der Inanspruchnahme durch die Kleinbahn entsprechender, unter billiger Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit festzusetzender Theil der Kosten zu berechnen.

Für Abweichungen in besonderen Fällen ist meine Genehmigung nachzusuchen.

5. Die Frage, ob für Kleinbahnen mit eigenen normalspurigen Wagen die Anwendung der einschlägigen Bestimmungen des Wagenübereinkommens zu vereinbaren ist, entzieht sich einer allgemeinen Regelung und muss im Einzelfalle je nach den Verhältnissen und der Zulänglichkeit des Wagenparks der Kleinbahnen entschieden werden.

Bei Kleinbahnen ohne eigene normalspurige Wagen ist, falls beladene Wagen auf die Kleinbahn übergehen oder leere Wagen zur Beladung auf der Kleinbahn gestellt werden, verschieden zu verfahren, je nachdem die Kleinbahn bereit und imstande ist, die ihr übergebenen Wagen allgemein innerhalb der für die Anschlussstation geltenden Ladefristen zurückzugeben oder aber längere Benutzungsfristen beansprucht. Im ersteren Falle ist keine Wagenmiethe zu erheben, dagegen bei Ueberschreiten der Ladefristen Standgeld zu berechnen. Im zweiten Falle ist eine Güterwagenmiethe von 1 ℳ für die ersten 24 Stunden und von 10 ₰ für jede angefangene weitere Stunde ohne Erhebung von Verzögerungsgebühren zu vereinbaren.

6. Die für die unentgeltliche Beförderung der Dienstkorrespondenz mit anderen Eisenbahnen jeweilig geltenden Bestimmungen finden auch auf den Schriftwechsel zwischen Dienststellen der Kleinbahnen und der anschliessenden, sowie anderer Eisenbahnen Anwendung.

7. Diejenigen Königlichen Eisenbahndirektionen, in deren Bezirk Kleinbahnen an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind, haben die Eröffnung von Kleinbahnstrecken und die an denselben gelegenen Stationen den Dienststellen — etwa durch die Amtsblätter — bekannt zu geben und für die Aufnahme der erforderlichen Angaben in das Koch'sche Stationsverzeichniss Sorge zu tragen.

8. Die im vorstehenden getroffenen allgemeinen Bestimmungen sind nicht ohne weiteres und unterschiedslos, sondern

stets nur insoweit anzuwenden, als dies nach den im einzelnen Falle in Betracht kommenden Umständen angemessen erscheint.

Schliesslich empfehle ich, bei allen Verhandlungen mit Kleinbahnen im Auge zu behalten, dass eine gedeihliche Entwickelung des Kleinbahnwesens nur bei den einfachsten, den örtlichen Verhältnissen möglichst angepassten Einrichtungen der Kleinbahnen zu erwarten ist; bei den an Kleinbahnen zu stellenden Anforderungen ist daher stets dieser Maassstab und nicht der grössere und vielgestaltigere Verkehr der Eisenbahnen zu Grunde zu legen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das „Gesetz vom 22. Juni d. J., betreffend die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Lokalbahnen in der Bukowina“

wurde in Nr. 137 des „R.-G.-Bl.“ und in Nr. 80 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ publizirt. Aus den vorangegangenen reichsräthlichen Verhandlungen hierüber theilen wir im folgenden den Ausschussbericht des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses auszugsweise mit:

Der Ausschussbericht hebt hervor, dass zufolge der bisher geringen Rentabilität der Eisenbahnlinien Lemberg-Czernowitz und Czernowitz-Suczawa die Staatsgarantie von zusammen 2 200 000 fl. nahezu mit dem vollen Betrage in Anspruch genommen werde, so dass der Motivenbericht der Regierung mit Recht darauf verweist, dass an dem materiellen Ergebnisse des Betriebes eigentlich und ausschliesslich nur der Staat interessirt erscheint. Ohnehin werde der Betrieb dieser Bahnen vom Staate, jedoch auf Rechnung der Gesellschaft geführt und es hat sich demnach von selbst das Bedürfniss aufgedrängt, den Betrieb nunmehr auch formell auf Rechnung des Staates zu übernehmen und die konzessionsmässig gebührende Garantiesumme an die Gesellschaft zu bezahlen, wogegen die erzielten Betriebsüberschüsse künftighin dem Staatsschatze als Einnahmen zuzufliessen haben werden. Ein weiterer sehr triftiger Grund, welcher die Betriebsführung auf Rechnung des Staates wünschenswerth erscheinen lässt, ist die dringliche Nothwendigkeit der Aufnahme eines I n v e s t i t i o n s a n l e h e n s, aus dem die unerlässlichen Erweiterungsbauten, Neuanschaffungen und Neuanlagen behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Bahnen bestritten werden sollen. Was die in der Bukowina herzustellenden L o k a l b a h n e n anbelangt, wurde von den Vertretern der Bukowina im Ausschusse darauf hingewiesen, dass der Griechisch-Orientalische Religionsfonds als Hauptinteressent an den zu erbauenden Lokalbahnen sich an der Kapitalsbeschaffung von wenigstens 1 000 000 fl. betheiligen dürfte, so dass nach Einrechnung der Staats- und Landesbetheiligung noch das Resterforderniss von etwa 2 500 000 fl. aufzubringen wäre. Nachdem die Uebernahme weiterer Stammaktien seitens der Interessenten sich voraussichtlich in sehr bescheidenen Grenzen bewegen wird, so ist für den noch zu beschaffenden Restbetrag die Ausgabe von Prioritätsobligationen (eventuell unter Landesgarantie) in Aussicht genommen. Ausser den in der Regierungsvorlage enthaltenen 4 neuen Lokalbahnlinien hat der Ausschuss auch noch den Bau einer 5 km langen Lokalbahn vom Bahnhof I t z k a n y nach S u c z a w a in das Gesetz aufgenommen. Zu den ungefähr 230 000 fl. betragenden Herstellungskosten dieser Linie hat der Bukowinaer Landtag bereits einen Separatbeitrag von 12 000 fl. bewilligt, und es wird vom Ausschuss eine Staatsbetheiligung im Betrage von 50 000 fl. beantragt. Rücksichtlich des Betriebes bringt der Ausschuss eine Abänderung in dem Sinne in Antrag, dass es der die Bauausführung übernehmenden Gesellschaft freigestellt werden soll, denselben in eigener Regie zu führen oder die Betriebsführung auf Grund eines zu vereinbarenden Betriebsvertrags an die Staatseisenbahn-Verwaltung zu übertragen und dass in letzterem Falle die Betriebskosten-Vergütung auch mit einem bestimmten Prozentsatze der Bruttoeinnahmen pauschalirt werden kann, unbeschadet weitergehender Begünstigungen, soweit solche im Sinne der jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen auf administrativem Wege gewährt werden können.

Diesen Ausführungen schloss sich der Ausschussbericht des Herrenhauses mit dem Beifügen an, dass durch diese Gesetzesvorlage die Regierung ermächtigt werden soll, von dem ihr zustehenden Einlösungsrechte nach Eintritt der konzessionsmässigen Einlösungstermine zu dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte Gebrauch zu machen.

Der Gesetzentwurf beschäftigt sich auch mit der Verwendung und weiteren Bestimmung des durch das Anlehen von 10 000 000 fl. zu schaffenden Fonds. Danach soll nun zunächst der Refundirungsbetrag, der jetzt mit 3 400 000 fl. beziffert wird, zur weiteren Deckung des auf 10 000 000 fl. berechneten und vorläufig nur mit 4 500 000 fl. sichergestellten Aufwandes für Herstellung der Bahn von H a l i c z nach O s t r o w (Tarnopol), mit Abzweigungen nach B r z e z a n y und P o d h a j c e, verwendet werden, so dass zur Vollendung derselben nur mehr ein Betrag von 2 000 000 fl. erforderlich wäre. Dadurch würde ein Theil des ersterwähnten Fonds allerdings dem Zwecke desselben zugeführt, nachdem es sich hier in der That um Bahnen in Ostgalizien und im Anschlusse an die Lemberg-Czernowitzer Linie handelt. Zu einer weiteren Verwendung für Lokalbahnen in Ostgalizien liege dermalen ein Anlass nicht vor, da die betreffenden Verhandlungen mit dem Galizischen Landesausschusse bezüglich anderer Linien noch nicht abgeschlossen sind. Dagegen soll entsprechend dem Zwecke des Fonds ein Betrag von 1 500 000 fl. zur S u b v e n t i o n i r u n g v o n L o k a l b a h n e n in der Bukowina verwendet werden. Der gegenwärtig oder nachmals verbleibende Rest des Fonds soll zu I n v e s t i t i o n e n für die bestehenden Linien Lemberg-Czernowitz-Suczawa, und zwar zunächst für 1894 der Betrag von 200 000 fl. verwendet werden.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.

Das K. K. Handelsministerium hat mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Konstruktion des Oberbaues auf den Staatsbahnlinien L a m b a c h - G m u n d e n - S e e b a h n h o f und S t e i n d o r f - B r a u n a u a m I n n die von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beabsichtigte Einführung einer erhöhten Fahrgeschwindigkeit zulässt und auf der erstgenannten schmalspurigen Linie auch die Fahrbetriebsmittel der für die Personenbeförderung dienenden Züge mit kontinuirlichen Bremsen ausgerüstet sind, die geplante Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei den beiden genannten Linien auf 30 km in der Stunde unter der Voraussetzung gestattet, dass bei frequenten oder nicht gut sichtbaren Wegübersetzungen die üblichen Markirblöcke angebracht werden.

Inspektionsreise des Ungarischen Handelsministers.

Derselbe besichtigte den Fortschritt der Arbeiten an der Verbindungslinie Marmaros-Sziget - Körösmezö - Galizische Landesgrenze. Die Arbeiten schreiten rasch vorwärts; zu Ende des laufenden Jahres wird voraussichtlich die politisch-technische Begehung und im nächsten Frühjahr die Eröffnung stattfinden können, da gegenwärtig auf der Ungarischen Linie allein 16 000 Arbeiter beschäftigt sind. Der die Karpathen durchschneidende Tunnel hat eine Länge von 650 m, wovon auf Ungarn 580,25 m entfallen und ist bereits vollendet. Durch denselben wird die Verbindung der obengenannten Linie mit der auf Galizischem Gebiete gelegenen Linie Woronienka-Stanislau und somit der beiden Endpunkte M a r m a r o s - S z i g e t - S t a n i s l a u hergestellt.

Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn.

Die halbamtliche „Wiener Abendpost“ enthält folgendes Communiqué:

„Die Verhandlungen wegen Einlösung der Böhmischen Westbahn durch den Staat sind zum Abschlusse gelangt. Im Handelsministerium wurde der Entwurf eines Uebereinkommens unterzeichnet, wonach die genannte Bahn, vom 1. Januar d. J. rückwirkend, in das Eigenthum des Staates übergeht.

Die Abfindung der Aktionäre erfolgt, dem Ausmaasse der konzessionsmässigen Einlösungsrente entsprechend, mit einer Jahresrente von 16 fl. für das Stück in 4 % Obligationen eines neuen, ob der Böhmischen Westbahn zu intabulirenden Prioritätsanlehens, welches während der nächsten 15 Jahre unkündbar ist. Die Genussscheine erhalten einen Jahresbezug von 6 fl. Die Reserven verbleiben der Gesellschaft, welcher überdies der Materialvorraths-Ueberschuss zum Schätzungspreise abgelöst und der aus der Abrechnung über das konzessionsmässig besonders zu vergütende Bahnzugehör, die erforderlichen Pensionsfonds-Zuschüsse, Nachtragsbauten usw. sich ergebende Aktivsaldo mit 100 000 fl. vergütet wird.

Nach formeller Ausfertigung des Uebereinkommens, für welche einerseits die Ratifikation der Herren Minister des Handels und der Finanzen, andererseits jene des Verwaltungsraths der Gesellschaft vorbehalten wurde, wird die Vorlage an die Generalversammlung der Aktionäre bis spätestens 20. Oktober d. J. erfolgen.“

Es ist hierzu noch zu bemerken, dass die der Gesellschaft verbleibenden Reserven sich auf 900 000 fl. belaufen und sammt dem Aktivsaldo aus der Abrechnung der Materialvorräthe, des Fahrparks und Pensionsfonds von 100 000 fl. rund 1 Million Gulden betragen. An dieser Summe sind nicht nur die Aktionäre betheiligt, sondern auch die Genussscheinbesitzer, so dass auf jede Aktie bezw. jeden Genussschein baar 16,5 fl. entfallen.

Enquete über den Getreidetransport aus Ungarn und die Ernte.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath v. Ludvigh, fand eine Enquete behufs Feststellung der anlässlich der bevorstehenden Getreideverfrachtung nöthigen Verfügungen statt. Aus dem hierbei erstatteten Berichte ergibt sich, dass heuer um 2200 Wagen mehr als im Vorjahre vorhanden sind und dass 1 Viertelmillion Metercentner Getreide jederzeit in allerkürzester Frist verfrachtet werden kann. Diese Möglichkeit ist wesentlich den vielfachen Erweiterungen der Lade-, Lagerungs- und Geleiseanlagen zuzumessen, welche eine Stauung des Abtransports somit kaum besorgen lassen. Nach Schätzung der kaufmännischen Enquetetheilnehmer hätte Ungarn diesmal eine Ernte von rund 40 Millionen Metercentnern Weizen und 15 Millionen Metercentnern Roggen zu erwarten. Auch für Gerste sollen befriedigende Berichte vorliegen, wie auch die Qualität des Weizens, der vielfach ein Hektolitergewicht von 84 kg aufweisen soll, gelobt wird. Von den Enquetetheilnehmern wurde der Wunsch ausgedrückt, dass die Fiumaner Relation auch für den Getreidetransport, speziell hinsichtlich Gerste, noch mehr gefördert werde und dass die Ungarischen Staatsbahnen in der Gewährung von Refaktien gegenüber der Südbahn nicht zurückbleiben.

Betriebseinnahmen der grösseren Oesterreichischen Eisenbahnen im ersten Halbjahre 1894.

Soweit die provisorischen Ausweise vorliegen, haben folgende Eisenbahnen gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres Mehreinnahmen erzielt, allen voran die

Oesterreichischen Staatsbahnen mit rund . .	4100000 fl.
dann die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit . .	913814 „
die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn mit	167000 „
„ Oesterreichische Nordwestbahn mit . . .	100527 „
„ Buschtěhrader Bahn, Linie A mit	28826 „
„ „ „ „ B „	14051 „
Mindereinnahmen weisen nach	
die Südbahn mit	138000 „
und die Elbethalbahn mit	76789 „

Betriebseröffnung der Lokalbahn Auspitz Stadt-Auspitz Bahnhof.

Diese Lokalbahn deren Konzessionsurkunde in Nr. 46 S. 434 d. Ztg. mitgetheilt wurde. ist auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung am 18. d. Mts. dem Verkehre übergeben worden.

Eröffnung von Stationen.

1. Auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen wurden eröffnet: a) am 1. Juni d. J. die zwischen den Stationen Saifnitz und Uggowitz der Linie Tarvis-Pontafel gelegene Haltestelle Wolfsbach für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr und b) am 15. Juli d. J. die zwischen den Stationen Biecz und Skolyszyn der Linie Zwardon-Husiatyn gelegene Haltestelle Siepielnica für den Personen- und Gepäckverkehr.

2. Auf der Flügelbahn Ohat Kocs-Polgar der Debreczen-Füzes Abony-Ohat Kocs-Polgarer Lokalbahn gelangte zwischen den Stationen Csege und Ohat Kocs die Haltestelle Nagy Major zur Eröffnung. An der Haltestelle werden Züge nur nach Bedarf halten.

3. Auf der Lokalbahn Nagy Kikinda-Nagy Becskerek wurden eröffnet: a) zwischen den Stationen Nagy Kikinda und Karlova die Haltestelle Valom und b) zwischen den Stationen Beodra und Török Becse Aracs die Haltestelle Vincze Er. Züge werden an den neu eröffneten Haltestellen nur nach Bedarf halten.

Abwendung einer durch das Entrollen von Wagen entstandenen Gefahr.

Auf der Brennerbahn waren 10 beladene Schotterwagen ins Rollen gekommen und hatten bei dem grossen Gefälle der Bahn eine solche Geschwindigkeit angenommen, dass jeder Versuch, dieselben durch die gewöhnlichen Mittel, als Unterlegen von Stangen, Schwellen u. dergl.. aufzuhalten oder aus dem Geleise zu werfen, fruchtlos blieb. Schon hatten sie mit rasender Eile die Station Franzensfeste passirt und in 2 Minuten die Strecke von da bis Brixen, zu welcher selbst der Eilzug fahrplanmässig 14 Minuten benöthigt, zurückgelegt, als es durch die Geistesgegenwart des Stationschefs von Brixen, Ober-Offizials Ottomar Schneider, noch im letzten Moment gelang, den Rollwagen eine Lokomotive, zu deren Führung sich der Maschinenführer Joseph Minatti und der Heizer Joseph Ceolan trotz der eminenten Gefahr freiwillig erboten, entgegenzuschicken und sie hierdurch aufzuhalten. wobei die Maschine beschädigt wurde und die Rollwagen in Trümmer gingen. Der schon auf der Strecke befindliche Lastzug wäre ohne dieses Eingreifen unrettbar verloren gewesen. Die genannten 3 Beamten wurden von Sr. Majestät dem Kaiser ausgezeichnet.

Erprobungen und Revisionsdruckproben von Lokomotivkesseln im Jahre 1893.

Seitens der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen wurden im Jahre 1893 570 Erprobungen und 505 Revisionsdruckproben an Lokomotivkesseln, sohin gegen das Jahr 1892 um 137 Druckproben und 36 Kesselrevisionen mehr vorgenommen. Von den im Jahre 1893 erprobten 570 Stück Lokomotivkesseln wurden 564 Stück theils in inländischen Fabriken, theils in den verschiedenen Eisenbahnwerkstätten neu erbaut bezw. reparirt. Von diesen im Inlande neu erzeugten bezw. reparirten Kesseln wurden geliefert: 484 Stück für die Oesterreichische Reichshälfte, 34 Stück für Ungarn, 10 Stück für Bosnien und die Herzegowina und 36 Stück für das Ausland. Von den 6 aus dem Auslande bezogenen Lokomotivkesseln wurden 5 von Krauss & Comp. in München und 1 Stück von der Düsseldorfer Fabrik „Hohenzollern“ erzeugt. Ausser diesen Erprobungen wurden theils in den verschiedenen Werkstätten, theils in den Heizhäusern 505 Kesselrevisionsdruckproben vorgenommen.

Generalversammlung der Achenseebahn-Gesellschaft am 12. Juni d. J.

Nach dem Geschäftsberichte für 1893 betrugen die Gesammteinnahmen 35578 fl. (+ 4112 fl. gegen 1892), die Gesammtausgaben 25944 fl. Es wurde beschlossen, von dem Betriebsüberschusse von 9634 fl. 473 fl. zur Dotirung der Reservefonds, 2800 fl. zur Dotirung des Erneuerungsfonds, 1000 fl. zur Abschreibung auf das Plakatkonto, 4500 fl. zur Abschreibung auf das Organisationskonto, 800 fl. zur Tilgung von Prioritätsaktien zu verwenden und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Lokalbahn des Bàcs-Bodroger Komitates am 27. Juni d. J.

Der Geschäftsbericht für 1893 konstatirt eine Steigerung des Verkehres. Die Gesammteinnahmen betrugen 207018 fl. und die Gesammtausgaben 121115 fl. Von dem Reingewinne von 85903 fl. sollen nach den Beschlüssen der Versammlung 85585 fl. zur Verzinsung der Prioritätsaktien mit 3,25 % verwendet werden.

Generalversammlung der Mährischen Westbahn am 28. Juni d. J.

Dem Geschäftsberichte für 1893 zufolge betrugen die durch verschiedene Zuschüsse erhöhten Einnahmen 191595 fl., die Ausgaben einschliesslich der Betriebskosten-Vergütung an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen 142777 fl.; der Ueberschuss von 48818 fl. wird vertragsmässig an den Konzessionär abgeführt, welcher dafür die Leistungen für Zinsen und Tilgungsquoten der Prioritätsaktien besorgt.

Generalversammlung der Lokalbahn Gyulafehérvár-Zalathana (Karlsburg-Goldmarkt) am 15. d. Mts.

Bei der Konstituirung dieser Gesellschaft wurde das Stammkapital mit 1530000 fl. festgesetzt, eingetheilt in 980000 Gulden Prioritäts- und 550000 fl. Stammaktien.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

Dieser Verein hat sich in einer Eingabe an das K. K. Handelsministerium bereit erklärt, auch jenen ausserhalb des Vereinsverbandes stehenden Interessenten an der Ausführung neuer Eisenbahnen niederer Ordnung, welchen die zur Verfassung der technischen Operate erforderlichen Hilfskräfte nicht zur Verfügung stehen, und zwar insbesondere Bewerbern um die Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten oder um die definitive Bau- und Betriebskonzession für Bahnen der gedachten Art, bei Ausarbeitung der Projektsbehelfe an die Hand zu gehen. Das K. K. Handelsministerium hat dieses in uneigennütziger Weise gestellte Anerbieten mit dem Beifügen dankend zur Kenntniss genommen, dass dasselbe vorkommenden Falles nicht unterlassen werde, die eines fachkundigen Beirathes entbehrenden Lokalbahninteressenten an den Verein zu verweisen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Unsere Ernte ist an Quantität eine gute, an Qualität eine vorzügliche, insbesondere wird der zu erwartende lebhafte Export an Gerste unsere Handelsbilanz wesentlich verbessern. Die Haussebewegung ging von Berlin aus, von wo viele Kaufordres einlangten. Eine aufsteigende Richtung nahmen die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1638), der Böhmischen Nord-

bahn (279), der Buschtêhrader Bahn (1290), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3070), der Elbethalbahn (266,75), der Staatsbahn (345,50), der Südbahn (107,50) und der Lemberg-Czernowitzer Bahn (282); matter waren die Aktien der Böhmischen Westbahn (400), weil der Einlösungspreis von 16 fl. nicht befriedigte, nachdem thatsächlich in den letzten Jahren gegen 18 fl. verdient wurden, ferner infolge von Realisirungen Nordwestbahn (228,50) und Kaschau-Oderberger Bahn (187). Gesucht war dagegen die 4,5 % in Gold verzinsliche Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe, die dermalen an den Deutschen Börsen mit 104,10 notirt, so dass sich dieses Papier mit 4,32 % verzinst. Auch der Prioritätenmarkt war fest; die 3 % der Südbahn (153,80) waren zumeist begehrt; für diese und die Staatsbahn ist endlich der Rückgang der Valuta wegen der sich verringernden Agioverluste von grosser Bedeutung.

Aus England.

Die „Londoner Erweiterung“ der Sheffieldbahn.

Mit dem Bau der Verbindungslinie zwischen dem im mittelenglischen Industriegebiet gelegenen Netz der Manchester-, Sheffield- und Lincolnshirebahn einerseits und London andererseits wird nunmehr begonnen werden. Die Einrufung eines Theils des Baukapitals ist soeben erfolgt.

Es ist bekannt, dass Sir Edward Watkin, der Vorsitzende der Sheffieldgesellschaft, der Londoner Metropolitanbahn und der Südostbahn, lange darauf hingearbeitet hat, die drei Bahngebiete zu einer durch London hindurchgehenden Linie, welche die Hafenstadt Dover mit den grossen Industriebezirken Englands verbinden soll, zusammenzuschmelzen. Im Stillen dehnte sich die Metropolitanbahn bis zu der kleineren Aylesbury- und Buckinghambahn nordwärts aus, während die Sheffieldgesellschaft darauf Bedacht nahm, in südlicher Richtung der Metropolitanbahn entgegen zu bauen. Nach den heftigsten Kämpfen mit den Nachbarbahnen gelang es im Jahre 1893 der Sheffieldgesellschaft, eine Parlamentsakte durchzubringen, in welcher der Bau des fehlenden Bindegliedes, der 158 km langen Strecke von Annesley, der südlichsten Station der Sheffieldbahn, bis nach Quainton Road an der Metropolitanbahn genehmigt wurde. Die Akte sieht ein Kapital von 124 Millionen Mark vor; ausserdem ist die Berechtigung gegeben, weitere 41⅓ Millionen Mark auf dem Wege der Anleihe zu beschaffen.

Durch die neue Bahnlinie werden der Sheffieldgesellschaft, welche 570 km eigene und 333 km zum Theil eigene Linien betreibt*), ausserordentliche Vortheile geboten. Die Gesellschaft ist fernerhin nicht mehr auf fremde Linien angewiesen, um die Hauptstadt des Landes zu erreichen. Das bestehende Bahnnetz zieht sich von der West- bis zur Ostküste, durchschneidet das grosse Kohlengebiet von Südyorkshire und den Stahl- und Eisenindustrie treibenden Bezirk von Sheffield, Liverpool und Manchester. Am Ostende hat die Bahn Anschluss an den an der Mündung des Humber gelegenen Hafen Great Grimsby, wo sie mit Aufwendung von 50 Millionen Mark eigene Dockanlagen eingerichtet hat. Der Kohlenverkehr allein aus den Gruben, welche an den Linien der Bahn selbst liegen, — abgesehen von dem Kohlenverkehr der Mittellandbahn und anderer Linien, welche unmittelbaren Zutritt zum Kohlengebiet haben, — betrug in dem am 30. Juni 1893 endigenden Jahre 6 972 337 t. Der grösste Theil der Ladungen wird auf fremde Linien bei Doncaster, Swinton, Barnsley und Retford übergeführt; sie laufen also nur kurze Zeit auf dem eigenen Bahngebiet. Der Antheil an der Gesammtfracht bis London ist infolge dessen nicht bedeutend und es kommt hinzu, dass die Sheffieldbahn grosse Lasten, betreffend die Abfertigung der Züge, Zugbildung, Vertheilung der zurückkommenden Leerwagen usw. zu tragen hat. Diese Verhältnisse werden durch die neue Bahnverbindung, welche Lancashire und Yorkshire mit London unmittelbar in Verbindung bringt, gänzlich umgestaltet. Unterwegs nimmt die Bahn noch den Verkehr von Chesterfield, Nottingham, Loughborough, Leicester, Lutterworth, Rugby und anderer Orte auf und bewirkt den Aufschluss bisher ganz unentwickelter Gebiete. Ferner gewährt die Linie der Nordostbahn einen neuen Durchgang nach London über Doncaster oder Knottingley und bietet endlich einen neuen Verkehrsweg nach Schottland dar. Zu Gunsten des neuen Verkehrsweges wird weiterhin geltend gemacht, dass der Verkehr, den die Gesellschaft von Grimsby aus durch 14 Schiffe mit dem Festlande — Dieppe, Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, Esbjerg, Malmö, Gothenburg — unterhält und der Fischereiverkehr in Grimsby eine Belebung erfahren werden. Die gesammte Ausfuhr von Grimsby belief sich in dem am 30. Juni 1893 endigenden Abrechnungsjahre auf 990 063 t, die Einfuhr auf 530 092 t. Im selben Jahre wurden über Grimsby über 85 000 t Fische eingeführt.

Die Kosten der neuen Linie von Annesley bis Quainton Road, einschliesslich des neuen grossen Endbahnhofes in London bei der Baker street und der Einführung seiner Geleise in die Ailesburylinie der Metropolitanbahn, aber ausschliesslich der Betriebsmittel und der Bauzinsen sind veranschlagt für die 158 km lange Strecke zu rund 133⅓ Millionen Mark. Wird die bisherige Rentabilität der Gesellschaft in Rücksicht gezogen und ferner nach dem Anschlage des Generaldirektors Pollitt die jährliche Einnahme aus der neuen Linie zu rund 135 000 ℳ für 1 km, insgesammt also zu 21,5 Millionen Mark angenommen und davon der bisherige Betriebskostenbetrag von 51,26 % abgezogen, so verbleibt ein Reingewinn, der ausreichen würde, auf das gesammte gewöhnliche Aktienkapital 4,75 % Dividende zu zahlen.

Von dem gesetzlich zugelassenen Kapital sollen zunächst 84 Millionen Mark beschafft werden, die 4 % Bauzinsen tragen. Nach Fertigstellung der Linie wird dieses Kapital zur Hälfte in 5 % 1894er Vorzugskapital, zur Hälfte in gewöhnliches Aktienkapital umgewandelt. Das Vorzugskapital steht dem Range nach gleich hinter dem bereits vorhandenen Vorzugskapital der Gesellschaft, während das gewöhnliche Aktienkapital zu gleichen Rechten mit dem bisherigen rangirt. 20 % des neuen Kapitals sind bis zum 6. d. Mts. eingerufen worden, weitere 20 % werden bis zum 31. Dezember d. J., 10 % bis zum 30. Juni 1895 und so fort mit jedem weiteren Halbjahre 10 % fällig, bis der ganze gezeichnete Betrag eingezahlt ist.

Geschäftsberichte Französischer Eisenbahnen für 1893.

Nordbahn.

Nach dem Hauptversammlungsbericht vom 28. April dieses Jahres beliefen sich die Anlagekosten Ende 1893 auf 1 489 236 318,53 Frcs., davon 24 682 893,32 Frcs. für Vorräthe, 19 444 346,90 Frcs. Vorschüsse an den Staat, 30 549 298,81 Frcs. Betheiligung an verschiedenen Lokalbahnunternehmungen und 57 940 332,04 Frcs. Beitrag an den Staat für die Neubaulinien. Im Berichtsjahre hat sich die Gesellschaft mit 4 280 000,32 Frcs. an den Eisenbahngesellschaften Aire-Fruges und Rimeux-Berck, von Flandern, sowie Milly-Formerie und Noyon-Guiscard betheiligt. Bezüglich der Neubaulinien ist im Juli 1893 von der Linie Laon-Liart die Reststrecke Rozoy-Liart (18 km) eröffnet worden; doch kann diese Linie ihre volle Wirkung erst ausüben, wenn die der Ostbahn konzessionirte, aber noch nicht ausgeführte Verlängerung nach Mézières vollendet ist. Die Linie Don-Templeuve ist im Januar d. J. dem Betriebe übergeben worden. Von der Linie la Cateau-Laon wird die Reststrecke Wassigny-Guise nach der baldigst in Aussicht stehenden Beendigung der Enteignung in Angriff genommen werden. Der Bau der Linien Denain-Saint Amand und Haubourdin-Saint André wird kräftig gefördert. Die Vollendung der Linie Ormoy-Mareuil, welche die von der Ostbahn gebaute Linie Trilport-la Ferté Milon verlängert, soll so beschleunigt werden, dass sie im September d. J. dem Betriebe übergeben werden kann. Für die kleine Linie von Roubaix Wattrelos nach der Grenze soll die Enteignung in kurzem vollendet werden. Von den 1883 unter Vorbehalt konzessionirten Linien ist diejenige von Avesnes nach Sars Poteries 1883 für gemeinnützig erklärt worden, während es die Linien Guise-Hirson und Armentières-Tourcoing zweifellos in diesem Jahre werden. An Anlagekosten waren zu Ende des Berichtsjahres 1 449 834 282,02 Frcs. aufgebracht; der durchschnittliche Erlös einer Schuldverschreibung nach Abzug der Zinsen bis zum Abnahmetage betrug 461,19 Frcs. gegen 454,25 Francs im Vorjahre, so dass die Gesellschaft diese Anleihen durchschnittlich mit 3,424 % (ohne Tilgung) gegen 3,499 % im Vorjahre zu verzinsen hat. Für das Jahr 1894 hat die Hauptversammlung die Ausgabe von ferneren 27 000 000 Frcs. für Ergänzungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Linien, für Verstärkung des Fahrparks, zur Deckung von Fehlbeträgen der für die Baurechnung betriebenen Linien und zur Betheiligung an verschiedenen Lokalbahnunternehmungen bewilligt.

Bezüglich des für die Betriebsrechnung betriebenen Französischen Netzes beliefen sich die Einnahmen aus dem Betriebe auf 189 046 777,65 Frcs. und aus anderen Quellen auf 2 872 530,58 Frcs., im ganzen also auf 191 919 308,23 Frcs. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 6 913 657,29 Francs, für den Betriebsdienst 32 767 402,35 Frcs., für die Zugförderung und den Werkstättendienst 40 582 920,14 Frcs. und für die Bahnerhaltung und -Bewachung 18 785 667,50 Frcs., zusammen also 99 049 637,28 Frcs. Es ergab sich ein Betriebsüberschuss von 92 869 660,95 Frcs., von dem die verschiedenen Lasten 69 524 834,80 Frcs. verzehrten, so dass ein Reinertrag

*) Das Kapital der Bahn beträgt bisher 640 Millionen Mark.

von 23 344 826,15 Frcs. verblieb. Von letzterem gingen 650 067,61 Frcs. als Antheil der Westbahn (1/3) an dem Reinertrage der Linie Amiens-Rouen, 657 164 Frcs. als Verlust aus der Betheiligung bei den Pariser Gürtelbahnen, und 445 548,82 Francs als Verlust aus der Betheiligung an verschiedenen Eisenbahnunternehmungen ab, so dass von dem Französischen Netz 21 592 045,72 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber blieben. Auf dem Nordbelgischen Netz betrugen die Einnahmen 15 289 118,92 Frcs., die Ausgaben 5 625 723,36 Frcs. und der Ueberschuss 9 663 395,56 Frcs. Nach Deckung der Lasten des bezüglichen Kapitals (5 391 367,12 Frcs.) blieben von dem Belgischen Netz 4 272 028,44 Frcs. verfügbar; davon wurden aber fernere 347 160,06 Frcs. zur Deckung von Rückständen aus den Rechnungen für Gemeinschaftsbahnhöfe abgenommen, so dass nur 3 924 868,38 Frcs. zur Gewinnvertheilung verfügbar blieben. Beide Beträge (21 592 045,72 + 3 924 868,38 Frcs.) ergaben eine Summe von 25 516 914,10 Frcs., von der 25 200 000 Frcs. als Gewinn vertheilt und 316 914,10 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn betrug 48 Frcs., der im Verein mit den 16 Frcs. Zinsen einen Gesammtertrag von 64 Frcs. für den Antheilschein ergab.

Der Bericht weist im übrigen darauf hin, dass 1893 7 210 205 Reisende mehr als 1892 und 15 000 313 Reisende mehr als 1891 befördert wurden, aber dass die durchschnittlich von den Reisenden zurückgelegte Strecke von 35 km in 1891 auf 33 km in 1892 und 31 km in 1893 gefallen ist. Abgesehen von diesem Vorwiegen der kürzeren Reisen hat auch fast nur die III. Klasse von der Tarifermässigung Vortheil gezogen, während die Einnahme aus dem Verkehr in I. Klasse sogar zurückgegangen ist. Die Ersparniss, welche die Reisenden infolge der Tarifermässigung seit dem 1. April 1892 erzielt haben, lässt sich für die I. Klasse auf 1 119 000 Frcs., für die II. Klasse auf 2 903 000 Frcs. und für die III. Klasse auf 9 208 000 Frcs., im ganzen also auf 13 230 000 Frcs. veranschlagen, von welchen auf die Gesellschaft etwa 7 104 000 Frcs. und auf den Staat 6 126 000 Frcs. entfallen. Auch der Eilgutverkehr zeigt seit der Tarifermässigung sowohl in der Menge, als auch im Geldertrag eine bedeutende Entwickelung; dagegen weist der Frachtgutverkehr einen Rückgang auf. Im Kohlenverkehr ist zwar nur eine geringwerthige Verminderung der Menge eingetreten, aber gerade in den Sendungen, die sonst die längsten Strecken zurücklegten; dieses von dem Ausstand im Pas de Calais veranlasste Ergebniss kommt namentlich in der Einnahme zum Ausdruck. Der Verkehr der übrigen Waaren zeigt zwar eine Zunahme der Menge, aber da die Zunahme besonders auf die geringwerthigen Waaren entfällt, so ist eine Verminderung der Einnahmen eingetreten. Unter solchen Umständen ist es erklärlich, dass die Ausgaben jedes Jahr einen grösseren Bruchtheil der Einnahmen verzehren, nämlich 1888 = 45,38 %, 1889 = 48,01 %, 1890 = 47,46 %, 1891 = 49,48 %, 1892 = 50,76 % und 1893 = 51,81 %.

Aus Italien.

Seil-, Tram-, elektrische und Kleinbahnen.

Livorno. Der Vertreter der „Internationalen Elektrizitätsgesellschaft Thomson-Houston" hatte bei der Stadtvertretung in Livorno die Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Tramlinie ab Livorno nach der Kapelle von Montenero und von Ardenza nach Artignano, zusammen rund 8 km, im September vorigen Jahres beantragt und auch erhalten. Sowohl Erzeuger und Träger der Triebkraft wie die Wagen werden nach dem System genannter Gesellschaft erstellt.

Elektrische Trambahn Mailand-Locate-Landriano-Villanterio. Durch eine Versammlung von Vertretern der bezüglichen Ortschaften und sonstigen Interessenten wurde die in rohen Grundzügen vorgeschlagene Linie bereits im Herbst vorigen Jahres als völlig zweckentsprechend anerkannt und zur Festsetzung der genaueren Einzelnheiten ein Ausschuss gewählt; letzterer brachte auf mehrseitige Anregung noch eine Verlängerung über Inveruno, Corteleona und die Beccabrücke über den Po nach Stradella in Vorschlag. Dieser fand in einer weiteren Versammlung der Betheiligten günstige Aufnahme und sind seither die Vorarbeiten im Gange. Es ist zu bemerken, dass die ganze Linie einerseits deshalb eine gute Zukunft verspricht, weil sie die Verbindung von mehreren Ortschaften mit dem Verkehrsmittelpunkt Mailand bewirkt, welche einer bequemen und regelmässigen Anschlusslinie entbehrten, andererseits, weil durch sie eine nicht unbedeutende elektrische Kraft in allgemeinem Nutzen zur Verwendung gebracht werden soll. Durch den lebenden Wasserdruck des Lambro wird nämlich ständig und gewissermaassen umsonst eine elektrische Kraft von — gering berechnet — mindestens 300 Pferdekräften erzeugt. Abgesehen von der billigen Betriebskraft für den Tram, welche ohne Zuhilfenahme von Kohle oder sonstigem Brennmaterial kaum 150 Pferdekräfte in Anspruch nehmen würde, bleibt der Rest verwendbar für elektrische Beleuchtung in den betheiligten Orten und als Betriebskraft für gewerbliche Anlagen. Die Gemeindevertretung Villanterio hat einen Zuschuss von 10 000 L., zahlbar in 10 Jahresbeträgen, dem Unternehmen zugesichert.

Vercelleser Trambahnen. Dieses Netz, bestehend aus den Linien Vercelli-Trino, Vercelli-Aranco und Vercelli-Biella, vormals Eigenthum der Vercelleser Bank, ist durch Cession auf das Belgische Haus Mabille & Quinot übergegangen und bildet seither ein geschlossenes Stück einer grösseren Verwaltung, da die genannte Belgische Firma die Konzessionsinhaberin eines grossen Theiles der Trambahnlinien in Piemont ist.

Internationaler Trambahn-Verein. Auf der letzten Hauptversammlung dieses Vereins, welche wie bekannt vom 7. bis 9. September 1893 in Budapest abgehalten und von 70 Abgeordneten verschiedener Länder Europas besucht wurde, war Italien durch 3 Abgeordnete vertreten, welche seither erfolgreich im Sinne der gefassten Beschlüsse gewirkt haben. Von der Tagesordnung, welche (wie bereits in Nr. 72 und 74 Jahrg. 1893 d. Ztg. mitgetheilt) hauptsächlich die Fragen behandelte: 1. Schmalspur, 2. Eisenbahnkreuzungen, 3. Reparaturwerkstätten, 4. Wagenfederung, 5. elektrische Triebkraft, 6. Tarife, 7. Kontrole, 8. Schmierung für Maschinen und Wagen, waren für die in Italien vorherrschenden Verhältnisse die beiden unter Nr. 1 und 5 angegebenen, welche eine grössere allgemeine Besprechung herbeiführten, ebenfalls die wichtigsten, obwohl auch die übrigen Angelegenheiten ihre eingehende Würdigung gefunden haben. Bezüglich der Frage 1 (Schmalspur) erscheint es nach den in Italien seither gepflogenen Verhandlungen von Wichtigkeit, dass die drei Maasse 1 m, 75 und 60 cm allgemein als zulässig betrachtet werden, weil je nach Lage der Sache und Beschaffenheit des Geländes diese 3 Hauptmaasse genügen dürften, um allen an sie zu stellenden Anforderungen zu entsprechen. Mit Rücksicht auf die Vereinfachungen in Herstellung des Materials und Bau der Linien wurde zugleich empfohlen, von anders festgesetzten Schmalspurweiten abzusehen und die Betriebsergebnisse auf den einzelnen Linien einer genauen Beobachtung zu unterziehen. Frage 5 (Betrieb durch Elektrizität) ist allgemein eine noch nicht völlig abgeschlossene Angelegenheit für die Tramlinien (auch bei Schmalspur), jedoch, namentlich bei den Wasser- und Gefälleverhältnissen Italiens, von hervorragender Bedeutung, und gab verschiedentlich Anlass dazu, auch hier eine möglichst häufige Anwendung sowie deren genaue Beobachtung eintreten zu lassen.

Trambahn Chieri-Castelnuovo d'Asti. Der Beschluss der Gemeindevertretung Chieri, nach welchem eine Beihilfe von 15 000 L. zum Bau dieser Trambahnlinie gezahlt werden sollte, ist vom Provinzialrath Turin genehmigt. Demnächst wurde Ende März in einer besonderen Versammlung der Betheiligten das Gesellschaftskapital gezeichnet, worüber indess noch nähere Mittheilungen fehlen.

Trambahnen zu Bergamo. Die Ausführung der Linie Bergamo-Alzano wurde dem Vorsteher einer auswärtigen Unternehmerfirma, Paul Auban, mit der Maassgabe übertragen, die Linie bis Mitte Mai 1895 betriebsfähig herzustellen. Von Bergamo-Monza wurde am 1. Januar das 2 km lange Stück ab Porta Osio bis zum Neuen Thor dem Betrieb übergeben. Die Hauptversammlung der Gesellschaft für die Trambahn Monza-Trezzo-Bergamo, anfangs April in Monza abgehalten, bestimmte, dass nach dem Ergebniss von 192 415 L. Einnahme, 173 878 L. Ausgabe und 19 537 L. Reingewinn eine Dividende von 5 L. auf die Aktie = 2 % zu zahlen sei.

Vom Italienischen Tramway-Verein. Ende 1893 zählte der Verein 33 Gesellschaften mit 2073 km Bahnen im Betriebe, hielt seine Novemberversammlung unter Betheiligung von 15 Gesellschaftsvertretungen in Neapel ab und bestimmte hierbei Mailand als nächsten Versammlungsort für 1894. Aus den 11 Punkten der Tagesordnung auf der letzten Versammlung ist bezüglich der inneren Vereinsangelegenheiten nur zu erwähnen, dass der feste Vereinsbeitrag für 1893/94 für die Gesellschaften mit weniger als 30 km Betriebslänge auf 25 L., für die grösseren auf 50 L. festgesetzt wurde und ausserdem für jedes Kilometer im Betriebe befindlicher Bahn je 1 L. gezahlt werden soll; ferner wurde gewünscht, dass als einer der nächsten Versammlungsvororte Rom gewählt werden möge. Bezüglich der Betriebsfragen: Heizung und Feuerung, selbstthätige Schmiervorrichtungen, Behandlung des Pferdematerials, Vorrichtungen für das Anziehen seitens der Pferde, Wagenbeleuchtung und elektrische Treibkraft (welche zum Theil auch auf dem internationalen Kongress in Budapest berührt wurden) handelte es sich um Entgegennahme der Berichte über die angestellten Versuche und deren Ergebniss, sowie um Bestimmung weiterer Prüfungen in ausgedehnterem Maasse durch einzelne Verwaltungen, welche sich dazu erboten hatten oder zu diesen Versuchen hervorragend geeignet waren.

Spinetta-Mandrogne. Die Stadtvertretung zu Alessandria hat Schritte gethan, um mit der Gesellschaft der Tramlinien für die Provinz ein Abkommen dahin zu treffen, dass auf besagter Linie der schon lange gewünschte Dampfbetrieb eingeführt wird.

Neue Tramlinie zu Genua. Die im Dezember 1893 aus Genueser und Belgischen Kapitalisten zusammengetretene Gesellschaft, welche zunächst einen Grundstock von 2 800 000 L. aufgestellt hat, beabsichtigt in erster Linie die Anlage einer Tramlinie an der Küste nach Osten zu, ab Piazza Caricamento längs des Meeresufers bezw. der Hügelreihe von Albaro bis nach Nervi. Es soll eine Art Luxusbahn werden, und dürfte mit Rücksicht auf die Fahrt durch wirklich entzückende Gegenden vielen Anklang finden. Die mit Unterstützung und Theilhaberschaft der Genueser Bank zu Anfang April d J. endgültig gebildete Gesellschaft führt den Namen „Società dei Tramways orientali di Genova", hat von der dortigen Stadtverwaltung die Konzession für 3 Linien erhalten und wird, ohne den regelmässigen Pferdebetrieb im Innern der Stadt auszuschliessen, hauptsächlich die neueren Systeme im Dampf- und elektrischen Betrieb pflegen.

Elektrische Trambahn der Gruben von Agordo. Da mittelst des Wasserfalles im Pierothal (34 m Sturzhöhe) eine billige Betriebskraft dargeboten wird, soll auf Anregung des Hauses Magni & Co. besagte Anlage ins Leben treten. Während mit den bisherigen Hilfsmitteln im Jahre nur etwa 7 000 t Schwefelkies gefördert werden konnten, stellt sich der Bedarf auf etwa 30 000 t; es erhellt daraus, dass eine derartige Steigerung einer grossen Anzahl weiterer Arbeiter Brot geben und der nächsten Umgegend bedeutenden Aufschwung verleihen muss.

Urtheile.

Nachbarrecht. Verhinderung des Wasserabflusses durch einen Eisenbahndamm. Aus den Entscheidungsgründen: „Nach den §§ 61 u. 62 Theil II Titel 15 des A. L.-Rs. darf allerdings niemand Wasserbauten in einem öffentlichen Flusse ausführen, ohne die staatliche Genehmigung hierzu erlangt zu haben. Ferner dürfen nach § 1 des Gesetzes über das Deichwesen vom 28. Januar 1848 Deiche oder ähnliche Erhöhungen der Erdoberfläche, welche die Ausbreitung der zeitweise aus ihren Ufern tretenden Gewässer beschränken, in dem Inundationsgebiet nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Regierung angelegt werden. Wie das B.-G. feststellt, ist aber die hiernach zu der Eisenbahnanlage erforderliche staatliche und deichpolizeiliche Genehmigung ertheilt, und es ist nicht behauptet, dass die dabei etwa gesetzten Beschränkungen nicht innegehalten seien. Der Eisenbahnunternehmer war also berechtigt, den Eisenbahndamm mit den beiden Brücken in der Weise, wie geschehen, zu errichten. Eine Einschränkung seines Eigenthums nach § 25 Theil I Titel 8 des A. L.-Rs. liegt nicht vor, und es ist ein wohlerworbenes Recht des Klägers, in welches der Beklagte oder die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft eingegriffen haben könnte, nicht dargelegt. Der Kläger stützt vielmehr den Anspruch auf allgemeine Rechtsgrundsätze. Nach § 26 Theil I Titel 8 des A. L.-Rs. ist jedoch jeder Gebrauch des Eigenthums erlaubt, durch welchen weder wohlerworbene Rechte gekränkt, noch die in den Gesetzen des Staats vorgeschriebenen Schranken überschritten werden. Wer sich seiner Rechte innerhalb der gehörigen Schranken bedient, braucht den Schaden, welcher einem andern daraus entsteht, nicht zu ersetzen (§ 36 Theil I Titel 6 des A. L.-Rs.). Von dieser Regel werden zwar in dem § 37 Theil I Titel 6 und in den §§ 27 und 28 Theil I Titel 8 des A. L.-Rs. Ausnahmen gemacht; allein um einen solchen Fall, wie ihn diese Paragraphen voraussetzen, handelt es sich hier nicht. Es ist der Revision zuzugeben, dass das angeführte Urtheil des Obertribunals vom 24. März 1870 mit diesen Aussprüchen im Widerspruch steht; allein soweit dieses Urtheil hiervon abweicht, kann dasselbe als richtig nicht angesehen werden. Das Obertribunal selbst hat die in dem Urtheile vom 24. März 1870 entwickelte Ansicht in einem späteren Urtheile vom 1. Dezember 1874 (Striethorst, Archiv, Bd. 92 S. 344) nicht festgehalten; auch die Urtheile des R.-G. Bd. 24 S. 112 der Entscheidungen in Civilsachen, und Gruchot, Beiträge, Bd. 26 S. 99 stehen mit den obigen Ausführungen in Uebereinstimmung. Danach kann der Beklagte auf Grund des achten Titels des ersten Theils des A. L.-Rs. für den Schaden, welcher durch die Hochfluth an der klägerischen Besitzung herbeigeführt ist, nicht verantwortlich gemacht werden, selbst wenn dieser Schaden als eine Folge der Eisenbahnanlage anzusehen sein sollte." (Urtheil des Reichsgerichts, VI. C.-S., vom 27. November 1893. Juristische Wochenschrift 1894, S. 29.) B.

Zeitungsschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Das Juli-Heft dieser vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen, im Verlage von Julius Springer in Berlin N. erscheinenden Zeitschrift enthält folgende Abhandlungen:

Nachweisung der in Preussen vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. Juli 1892 genehmigten und jetzt als Kleinbahnen im Sinne dieses Gesetzes anzusehenden Eisenbahnen, sowie der nach dem Inkrafttreten des genannten Gesetzes genehmigten Kleinbahnen. Nach dem Stande vom 31. Dezember 1893. — Vorschläge für die Einrichtung der Betriebsverwaltung einer Kleinbahn. Von Regierungs- und Baurath Jacobi in Cassel. (Schluss.) — Die Brölthaler Eisenbahn. Vom Königlichen Regierungsbaumeister Lauer in Elberfeld. Mit 3 Tafeln. (Fortsetzung.)

Unter Gesetzgebung enthält das Heft die Allerhöchsten Erlasse vom 9. bezw. 30. Mai d. J., betr. die Verleihung des Enteignungsrechts 1. an den Kreis Euskirchen zum Bau der Kleinbahnen von Liblar über Mülheim-Wichterich nach Euskirchen und von Arloff über Satzvey und Zülpich zum Anschluss an die erstere Linie bei Mülheim-Wichterich; 2. an die Aktiengesellschaft „Saatziger Kleinbahnen" zu Stargard, zum Bau und Betriebe einer Kleinbahn Stargard-Zamzow mit Abzweigung von Alt-Damerow bis zur Grenze der Kreise Saatzig und Naugard in der Richtung auf Daber; 3. an die Aktiengesellschaft „Greifenhagener Kreisbahnen" zu Greifenhagen zum Bau und Betriebe einer Kleinbahn von Greifenhagen über Bahn nach Wildenbruch, sowie die Erlasse des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. Mai bezw 9. Juni 1894, betreffend Reisekosten der Regierungskommissarien in dem Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren für Kleinbahnen, bezw. Regelung der Beziehungen der Kleinbahnen zu den Eisenbahnen, ferner die Beschlüsse der Provinziallandtage über die Förderung des Baues von Kleinbahnen seitens der Provinzial- (Kommunal-) Verbände. (Fortsetzung.) Hierauf folgen:

Kleine Mittheilungen: (Neuere Projekte, Vorarbeiten, Konzessionsertheilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen; Lokalbahnamt in Oesterreich; Die Liverpooler und die Londoner elektrische Bahn; Der Kaufpreis der Londoner Strassenbahnen bei ihrem Uebergange in städtischen Besitz; Schwebende Drahtseilbahn bei Knoxville im Staate Tennessee; Vortrag über schwebende Drahtseilbahnen nach dem Otto'schen System; Schnellverkehr in Baltimore; Neue Anträge auf Erbauung von Nebenbahnen im Grossherzogthum Hessen; Statistik der elektrischen Eisen- und Strassenbahnen in Europa usw.); ferner Bücherschau: (Hilse, Handbuch der Strassenbahnkunde; Maraun's grosser Verkehrsplan von Berlin) und Zeitschriftenschau.

Verschiedenes.

Die Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München und Linz a. D.

feierte am 6. und 7. d. Mts. das Jubelfest der Fertigstellung und Ablieferung der 3 000. Lokomotive. Im Jahre 1866 vom Kommerzienrath Krauss begründet, konnte die Anstalt bereits im März 1867 die erste in der Fabrik für die Oldenburgische Staatsbahn erbaute Lokomotive zur Pariser Weltausstellung senden, und schon dies erste Erzeugniss begründete den guten Ruf des Unternehmens, da der Fabrik für diese Lokomotive die grosse goldene Medaille verliehen wurde.

Einen weit über Deutschlands Grenzen hinausgehenden Ruf hat sich die Anstalt namentlich durch Herstellung von Lokomotiven für allerlei Arten von Bahnen untergeordneter Bedeutung erworben, und zwar nicht nur für Lokalbahnen, sondern auch für Industrie- und Bergwerksbahnen, Zahnradbahnen, Strassenbahnen, Waldbahnen, für Militärzwecke und in hervorragender Weise für den Bau von Eisenbahnen zum Materialtransporte. Die grösste Verbreitung haben jedoch die Tenderlokomotiven Krauss'scher Bauart gefunden, von denen bis jetzt 2 508 Stück von Krauss & Co. fertiggestellt, aber auch von anderen Deutschen Lokomotivfabriken viele Exemplare geliefert wurden. Auch für die Normal-Tenderlokomotive der Preussischen Nebenbahnen ist das Konstruktionssystem Krauss angenommen.

Zu ihrem Absatzgebiet zählt die Anstalt ausser beinah sämmtlichen Europäischen Staaten auch zahlreiche überseeische Länder und zwar Australien, Brasilien und Argentinien, Kapland, Japan, Java, Marokko und Siam.

Der Produktionswerth des Unternehmens bezifferte sich Ende 1893 auf 81 750 838 ℳ und die Zahl der im Jahre 1893 beschäftigten Arbeiter im Durchschnitt auf 1 071.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6c (Holz) im Verkehre zwischen Holoubkau, Horowitz, Zbirow und Zditz einerseits und Remse andererseits in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 25. Juli 1894. (1770)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen — Theil II — vom 1. August 1894. Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangt im Württembergisch-Bayerischen Verkehr ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen — Theil II — zur Einführung.

Hierdurch wird der Tarif vom 15. Mai 1893 nebst den hierzu erlassenen Verfügungen aufgehoben.

München, den 15. Juli 1894. (1771)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Ausnahmetarif für Getreide usw., Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. August 1894. Auf Seite 53 des Anhanges zum Gütertarif Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. August 1894 ist im Schnittpunkt 1 die Station Budapest d. v. der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft mit der Kursdifferenz von 1 ℳ nachzutragen.

München, im Juli 1894. (1772)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. kommen die nachbezeichneten, Aenderungen und Ergänzungen des jeweiligen Haupttarifs enthaltenden Nachträge zur Ausgabe:
Nachtrag III zu Tarifheft Nr. 1 und
II " " " 2.

München, den 22. Juli 1894. (1773)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. und Regensburg Donaulände trans. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. erhält die Station Nienburg a. d. Saale des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg direkte Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen sowie der Ausnahmetarife 1 und 2 für Eisen- und Stahlwaaren etc. bezw. Façoneisen und Roheisen etc.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. Juli 1894. (1774 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland. Mit Gültigkeit vom 10. August l. J. wird der Artikel „Chamottesteine" in den Ausnahmetarif Nr. 45 für Kaolin des Tarifes vom 1. Oktober 1886 aufgenommen.

München, den 20. Juli 1894. (1775)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland. Mit Gültigkeit ab 15. August l. J. gelangen für die Beförderung von Hohlglaswaaren aller Art von Neusattel, Station der Buschtěhrader Eisenbahn, nachstehende Frachtsätze bei Frachtzahlung von
a) 5 000 kg,
b) 10 000 kg
für den Wagen und Frachtbrief zur Einführung:

Nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark a)	b)
Frankfurt a/M. transit / " " Hafen	1,85	1,23
Gustavsburg transit	1,96	1,30
Kastel Hafen / Mainz "	1,98	1,31
Ludwigshafen transit / Mannheim "	2,06	1,36

München, den 19. Juli 1894. (1776)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmesätze für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate. Am 1. August d. J. treten im Verkehr zwischen der Station Breslau, Märk. Bhf., einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits ermässigte Frachtsätze für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate in Wagenladungen von 10000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juli 1894. (1777 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen Frauenhain einerseits und Friedland, Raspenau-Liebwerda und Tannwald andererseits in Kraft, welche bei den genannten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 26. Juli 1894. (1778)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die ursprünglich auf den 1. April 1894 gekündigten Frachtsätze des provisorischen Tarifheftes vom 1. Januar 1887 (und seiner Nachträge), deren Gültigkeit durch unsere Bekanntmachung vom 12. März l. J. bis Ende Mai 1894 und sodann durch unsere Bekanntmachung vom 26. Mai l. J. bis Ende Juli 1894 verlängert wurde, bleiben nun noch bis Ende Oktober 1894 in Kraft.

Nach letzterem Zeitpunkte wird von dem provisorischen Tarifhefte nur noch der Inhalt des 7. Nachtrages in Geltung sein.

Karlsruhe, den 23. Juli 1894. (1779)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a M.-Hannover und Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden an Stelle der in den vorbezeichneten Gütertarifen zwischen Limburg a/L. und Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg, Brake, Elsfleth und Nordenham bestehenden Ausnahmesätze für Palmöl etc. ermässigte Sätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a M., den 22. Juli 1894. (1780)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. Vom 1. k. Mts. ab werden die Baumwollfrachten für Bayreuth, Eger, Franzensbad, Kulmbach, Marktredwitz, Neuhof, Seussen ermässigt. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Hannover, den 23. Juli 1894. (1781)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem nach Maassgabe der betreffenden Gütertarife auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits anwendbaren gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 10 für die Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoir- und Cisternenwagen vom 1. Oktober 1886 ist mit Gültigkeit vom 1. August 1894 der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält anderweitige Bestimmungen über die Erhebung von Wagenstandgeld für Reservoir- und Cisternenwagen und kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden. Für die Erhebung von Wagenstandgeld auf den Bahnhöfen Waldshut und Basel Badische Bahn haben diese neuen Bestimmungen indessen bis auf weiteres keine Geltung; vielmehr kommen hier einstweilen die für die Badische Bahn allgemein maassgebenden Bestimmungen auch für den Verkehr mit der Schweiz zur Anwendung.

Karlsruhe, den 21. Juli 1894. (1782)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif für rohe Baumwolle. Am 25. Juli d. J. treten im Verkehr von den Hafenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona und Hannover und der Oldenburgischen Staatsbahn, sowie von Lübeck und Stettin nach Station Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 24. Juli 1894. (1783)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Die Station Bickenbach-Jugenheim ist mit sofortiger Gültigkeit in den für den Niederländisch-Südwestdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif für frisches Obst und frische Nüsse mit Frachtsätzen für Sendungen von mindestens 5 000 kg für den Wagen einbezogen worden.

Näheres bei den diesseitigen Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 21. Juli 1894. (1784)
Direktion der Main-Neckarbahn.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages IV zum Lokaltarife, Theil II, Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 und insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 15. September 1894 gelangen zum Lokal-Gütertarife (Neuauflage vom 1. Januar 1894)
ein Nachtrag IV zum Theil II, Heft 1,
ein Nachtrag IV zum Theil II, Heft 2
zur Einführung.

Beide Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes. Der Nachtrag IV zum Theil II, Heft 1 enthält überdies eine Berichtigung des Haupttarifes.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion gegen Erlag von je 10 kr. erhältlich.

Wien, den 24. Juli 1894. (1785)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 25 des Elbeumschlags-Tarifes für Westösterreich treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach a) Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz Nach b) Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
von St. Michael	115 ₰*)	120 ₰
„ St. Lorenzen	118 „*)	123 „
„ Judenburg	120 „*)	125 „
„ Thalheim	121 „*)	126 „
„ St. Georgen a. d. M.	121 „*)	126 „
„ Unzmarkt	123 „*)	128 „
„ Scheifling	123 „*)	128 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von St. Michael	110 ₰*)	
„ St. Lorenzen	113 „*)	
„ Judenburg	115 „*)	
„ Thalheim	116 „*)	
„ St. Georgen a. d. M.	116 „*)	
„ Unzmarkt	118 „*)	
„ Scheifling	118 „*)	
Nach Dresden-Elbkai		
von St. Michael	140 ₰	
„ St. Lorenzen	143 „	
„ Judenburg	145 „	
„ Thalheim	146 „	
„ St. Georgen a. d. M.	146 „	
„ Unzmarkt	148 „	
„ Scheifling	148 „	

Die Kursdifferenz beträgt 2 ₰ pro 100 kg, welche dermalen doppelt von den Frachtsätzen abzuziehen ist.

*) Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 21. Juli 1894. (1786)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Für den Personenverkehr zwischen Kranenkamp und Rahling einerseits und Langendamm andererseits werden vom 1. n. Mts. ab direkte Fahrkarten ausgegeben.

Oldenburg, den 25. Juli 1894. (1787B)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Verdingung von Eisenbahnwagen. Die Anfertigung und Lieferung von:

a) 1 000 bedeckten Güterwagen,
b) 1 000 offenen Güterwagen,
c) 1 300 Kokswagen,
d) 450 zweiachsigen Plattformwagen zu je 15 t Ladegewicht,
e) 7 650 Radsätzen,
f) 18 750 Spiralfedern,
g) 15 000 Tragefedern,

sowie nachstehende Ausrüstungsgegenstände für bedeckte Güterwagen:

h) 400 Schemel,
i) 2 700 Vorlegebäume,
k) 800 Schutzbretter und
l) 500 Laternen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen", bezw. „Radsätze", „Federn" oder „Wagen-Ausrüstungsgegenstände" versehen, zu dem auf Sonnabend, den 4. August 1894, Vormittags 10 Uhr für die Wagen, Nachmittags 3 Uhr für die Radsätze, Federn und Ausrüstungsgegenstände anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 1 *M.* für a bis d und f, zu je 2 *M.* für e und g und zu 0,50 *M.* für h bis l von dem Büreauvorsteher Eisenbahnsekretär Bette, Domhof 28 hierselbst, bezogen werden.

Köln, den 19. Juli 1894. (1788)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Verdingung der Anlieferung von:

1. 667 m 0,3 bezw. 0,5 m weiten Thon- oder Cementröhren,
2. 77 614 kg 0,3 bezw. 0,5 und 0,6 m weiten gusseisernen Muffenröhren und
3. 5 470 Fässern bezw. 16 410 Säcken Portlandcement

zur Herstellung von Durchlässen und Brücken der Eisenbahn-Neubaustrecke von Lage nach Hameln.

Termin für die Lieferung unter 1: Montag, den 13. August 1894, Vormittags 10 Uhr,
Termin für die Lieferung unter 2: Mittwoch, den 15. August 1894, Vormittags 10 Uhr und
Termin für die Lieferung unter 3: Sonnabend, den 18. August 1894, Vormittags 10 Uhr,

im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Denkhaus in Lemgo. Lagepläne, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 70 ₰ für je eine der unter 1, 2 und 3 aufgeführten Lieferungen an den Abtheilungs-Baumeister Denkhaus von letzterem bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 23. Juli 1894. (1789)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 10 000 Unterlagsplatten für Nebenbahnen soll vergeben werden. Bedingungen sind durch unser Sekretariat gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ zu beziehen, Angebote, in welchen die Lieferfrist anzugeben ist, mit bezüglicher Aufschrift bis zum 8. August d. J. hier einzureichen.

Giessen, den 24. Juli 1894. (1790)

Grossherzogliche Direktion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen. 360 000 kg alte Schienen sind zu verkaufen. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 7. August d. J., Vormittags 10 Uhr, dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 23. Juli 1894. (1791)

Grossherzogliche Direktion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 59. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. August 1894.

Inhalt:

Die Europäische Fahrplankonferenz in Paris.
Vereinsmittheilungen:
Vereins-Betriebsreglement.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Betriebsergebnisse im Juni d. J.
Hafenbahnen.
Bayerische Staatseisenbahnen.
Preussische Staatseisenbahnen: Platzkarten.
Altona-Kaltenkirchener Eisenb.
Crefelder Eisenbahn.
Trompet-Cleve.
Schlafwagenbetrieb auf d. Strecke Berlin-Bremerhaven.
Gemeindebesteuerung d. Bahnen.
Maassnahmen gegen die Verbreitung der Cholera.
Strassenbahnen.
Internat. Schlafwagengesellsch.
Kölnische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft.
Deutschl. Roheisenproduktion.
Geschäftsberichte Französischer Eisenbahnen für 1893.
Westbahn. Ostbahn.
Südfrankreichbahn.
Wirthschaftl. Bahnen d. Nordens.
Aus Italien:
Seil-, Tram-, elektrische und Kleinbahnen.
Zugunfälle auf den Nordamerikanischen Eisenb. in 1893.
Aus Asien:
Tonkin.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Personen- und Güterverkehr.
4. Eisenbahn-Effektenverkehr.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Europäische Fahrplankonferenz in Paris.

Das von der Direktion der Französischen Ostbahn-Gesellschaft als der geschäftsführenden Verwaltung für die am 6. und 7. Juni d. J. in Paris abgehaltene „Conférence Européenne des Horaires des Trains“ herausgegebene Programm hat zum zierlichen Schmuck ein idealisirtes Bild, das im Vordergrunde die durch Schifffahrt belebte, mit kühnen Bogen überbrückte Seine zeigt, während aus dem nahen Hintergrunde die ehrwürdige, grossartige Kathedrale Notre-Dame de Paris emporsteigt. Dieses Bild weist auf die ersten Anfänge der Weltstadt zurück, denn die von der Seine umflossene „Ile de la cité“, auf welcher Notre-Dame erbaut ist, haben bereits die Parisii, welche sich noch vor Beginn unserer Zeitrechnung dort ansiedelten, als einen gesicherten Gerichts-, Andachts- und Zufluchtsort benutzt, nächstdem aber wird mit Notre-Dame nicht nur auf einen ältesten, vielleicht überhaupt den ältesten Kunstbau der Grossstadt, sondern zugleich auch auf die neben den Kathedralen in Reims, Chartres, Bourges und Amiens schönste Kirche Frankreichs aufmerksam gemacht.

Dem Programm gemäss fanden sich am Abend des 5. Juni die Konferenzmitglieder in dem grossen, nächst dem Tuileriengarten und dem Concordienplatze gelegenen eleganten Continentalhotel zur Vorversammlung ein; die meisten derselben waren einen oder mehrere Tage vorher angekommen und hatten daher das schöne Paris und seine zahlreichen Glanzpunkte bereits, wenn auch nur im Fluge, besichtigen können und insoweit kennen gelernt; der Ausdruck grosser Anerkennung, der Befriedigung und Freude war hierüber in der zwanglosen Begrüssungsversammlung ein allgemeiner.

Zu der am 6. Juni Vormittags 10 Uhr im grossen Saale des Continentalhotels anberaumten Hauptversammlung hatten sich nach der Präsenzliste ausser den Herren Regierungsvertretern Chesneau-Paris, Seling-Wien, Attila de Bende-Budapest, Zacchi-Rom, Kits van Heyningen-Amsterdam und den Herren Direktoren Barabant und Picard der Französischen Ostbahn, sowie des Herrn Noblemaire der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn, 142 Mitglieder eingefunden und zwar 50 aus Deutschland, 18 aus Frankreich, je 16 aus Oesterreich-Ungarn und England, 8 aus den Niederlanden, 6 aus Italien, 5 aus Russland, 4 aus der Schweiz, je 3 aus Belgien und Spanien, je 2 aus Luxemburg, Norwegen, Portugal, Rumänien und Schweden, je 1 aus Bulgarien, Dänemark und der Türkei. Den Vorsitz führte Herr Barabant, Direktor der Französischen Ostbahn, welcher die Sitzung mit etwa folgender Ansprache in Französischer Sprache eröffnete:

„Meine Herren! Ihre Versammlung hat bei der letzten Zusammenkunft beschlossen, die Sommersitzung zur Vorbereitung des Winterfahrplans 1894—1895 in Paris abzuhalten. Ich danke Ihnen verbindlichst für diesen Beschluss, nicht nur

im Namen der sechs grossen Französischen Eisenbahngesellschaften, sondern auch im Namen der Verwaltung der Französischen Staatsbahnen, sowie auch im Namen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, welcher sich in dieser Sitzung durch einen hervorragenden Ingenieur vertreten lässt. Wir sind glücklich, dass Sie in so grosser Zahl unserem Rufe Folge geleistet haben, denn fast alle Eisenbahnen Europas sind in Ihrer heutigen Sitzung vertreten, darunter auch die Vertreter Schottischer, Spanischer und Portugiesischer Verwaltungen, die bisher bei Ihren Konferenzen gefehlt haben.

Meine Herren! Es gereicht uns zum grossen Vergnügen, Ihnen die Gastfreundschaft, welche unsere Abgeordneten während 20 Jahren in den verschiedenen Konferenzorten Europas genossen haben, nun erwidern zu können. Wir freuen uns, mit Ihnen gemeinsam in der Konferenz zu arbeiten, deren Aufgabe es ist, die Entfernungen zu verkürzen, Menschen und Völker einander näher zu bringen und die Humanität zu fördern.

Ich habe die Ehre, Sie willkommen zu heissen „dans notre belle, bonne et chère ville de Paris."

Dieser mit allseitiger Zustimmung aufgenommenen Ansprache folgte die Feststellung der Präsenzliste und die Mittheilung, dass das Deutsche Reichs-Eisenbahnamt, das Königlich Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, sowie das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement ihr Bedauern ausgedrückt haben, verhindert zu sein, an der Konferenz theilnehmen zu können, sowie hiernächst die Wahl von Florenz für die am 12. und 13. Dezember d. J. abzuhaltende nächste Konferenz. Darauf begannen die Gruppenberathungen, welche bei den grossen Bahnverwaltungen überaus umfängliche und anstrengende Erörterungen erheischen, für die dabei betheiligten kleineren Verwaltungen aber grosse Geduldsproben bilden; das Resultat dieser Berathungen ist in 94 Spezialprotokollen niedergelegt. Diese Gruppenarbeiten wurden um 2 Uhr Nachmittags in sehr angenehmer Weise durch ein zur Verfügung gestelltes reiches Büffet unterbrochen, bei dem die beste Gelegenheit geboten ward, in der Kollegenschaft alte Beziehungen zu pflegen und neue zu begründen. M. le Comte Filippi von der Direktion der Französischen Ostbahn war hierbei ein allzeit bereiter Vermittler, wofür wir demselben hiermit noch besonders bestens danken.

Zu dem um 7 Uhr Abends desselben Tages von den Französischen Staats- und den sechs grossen Privateisenbahnen angebotenen Banket war der im Restaurant des Jardin d'acclimatisation du Bois de Boulogne befindliche grosse Saal bestimmt, der mit aus den Staatsmagazinen zur Verfügung gestellten Gobelins reich geschmückt war und die zahlreichen Theilnehmer bequem aufnahm. Die Tafelmusik begann mit der Ouvertüre zu „Wilhelm Tell."

Die Reihe der Toaste eröffnete der Vertreter des K. K. Oesterreichischen Handelsministeriums, Herr Kaiserlicher Rath Seling-Wien, mit dem unter rauschenden Beifall aufgenommenen Toaste auf den Präsidenten Carnot. Redner führte aus, dass die allseitige freudige Aufnahme in Paris es ihm zum Bedürfniss mache, der hohen Befriedigung Ausdruck zu geben, die alle deshalb heut in diesem Saale empfinden und dass alle unter dem Eindrucke des entzückenden Anblicks dieser wunderbaren Stadt Paris mit ihrem blühenden Gemeinwesen, ihren zahlreichen Denkmälern und hervorragenden Kunstschätzen, ihren vielfachen Genüssen und Anregungen stehen, alle erfüllt sind von den allüberall hervortretenden Erinnerungen an die zahllosen Errungenschaften und Erfolge auf allen Gebieten menschlichen Wissens, welche die Welt Französischem Geiste verdankt und alle sich begeistert fühlen durch die liebenswürdige und herzliche Aufnahme, die allseitig dargeboten wird. „All dies wirkt tief und lebhaft auf uns ein und macht uns die hier verlebten Tage unvergesslich, erfüllt uns mit Dankbarkeit und Bewunderung."

Herr Ingenieur Chesneau, Stellvertreter der Eisenbahndirektion beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Paris und Vertreter der Französischen Regierung, sprach hierauf etwa wie folgt:

„Ich fühle mich ausserordentlich geehrt durch den Auftrag des Ministers der öffentlichen Arbeiten im Namen der Französischen Regierung so bedeutende Ingenieure, wie mich hier umgeben, zu begrüssen. Ich bin um so glücklicher darüber, als nach dem umfangreichen Programm Ihre Arbeiten lediglich friedliche und civilisatorische Bestrebungen zum Zweck haben. Wohin zielen thatsächlich Ihre Studien und Vorschläge? Es gilt die Entfernungen durch erhöhte Geschwindigkeit zu vermindern, die Verbindungen benachbarter Länder zu erleichtern, mit einem Worte: die Völker einander näher zu bringen. Sie sind in diesem Sinne wahre Apostel der eisernen Wege. Ehre Ihnen, die Sie aus allen Theilen Europas zusammengekommen sind, um an solch nützlichen Arbeiten theilzunehmen — Ehre Ihren Regierungen, welche diese Ziele fürsorglich fördern.

Im Namen der Französischen Regierung danke ich aufrichtigst Herrn Seling für das warme und schmeichelhafte Lob unserer Nation — ich aber meinerseits erhebe mein Glas zu Ehren der Herrscher und Staatsoberhäupter, deren ausgezeichnete Zugehörige wir hier begrüssen."

Herr Noblemaire, Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn, war der nächste Redner:

„Meine Herren! Wir danken Ihnen, dass Sie beliebten, unsere Einladung anzunehmen und zum Ort Ihrer Jahresversammlung dieses grosse und gastfreundliche Paris zu wählen, das so verschieden beurtheilte Paris; einzig als Ort der Arbeit für mehrere unter uns, für andere, wie es Herr Seling in einer sehr liebenswürdigen Weise gesagt hat, ein Centrum von hoher Anziehungskraft auf litterarischem und künstlerischem Gebiete, für einige endlich ein Centrum von Lustbarkeiten, aus welchem Grunde ihm gewisse Sittenlehrer den Namen des neuen Babylon gegeben haben. Diesen Namen, wir nehmen ihn heute an, natürlich unter Vorbehalt und indem wir unterscheiden zwischen dem alten und dem neuen Babel. Das alte Babel, wenn wir der Legende glauben dürfen, war der Ursprung der vielen Sprachen. Aber dort erzeugte die Vielheit der Sprachen nur Verwirrung, Zwietracht und Krieg, und darum hochverehrter Nachbar und, wenn Sie erlauben, lieber Freund, bitte ich Sie um Entschuldigung, wenn ich Ihnen, heute wenigstens, in Deutsch nicht antworten will. In dem neuen hingegen ist die Vielheit der Sprachen nur ein Sinnbild von Eintracht und Frieden, weil wir zusammen danach streben, die Völker zu nähern und die Entfernungen, welche dieselben trennen, zu verkürzen, indem wir dem Publikum, diesen unsern grossen Lehrer, in allem die grösstmöglichste und angenehmste Bequemlichkeit bieten.

Einer unserer grossen Philosophen, unserer grossen Mathematiker, von welchem einer seiner Gegner den Beweis der Bewegung forderte, lieferte denselben, indem er ging. Sie, meine Herren, als Männer der Bewegung, Sie bedürfen keines solchen Beweises; Sie huldigen ihr auf Ihre Art, indem Sie reisen, indem Sie aus den entferntesten Gegenden hierher kommen und ich danke Ihnen dafür, indem ich zugleich mit Vergnügen feststelle, dass, wenn auch nicht alle Europäischen Eisenbahngesellschaften auf dieser Konferenz vertreten sind, doch alle Länder Europas ihre Vertreter nach hier gesandt haben. Zu Ehren dieser erhebe ich mein Glas, voll von Champagnerwein, dessen perlender Schaum uns unschuldige Freuden und flüchtiges Entzücken bereitet, voll von diesem klaren, edlen und leichten Wein, welcher so recht die guten Eigenschaften, und, warum soll ich es nicht sagen, auch die Fehler unserer Französischen Rasse darzustellen scheint, den Edelmuth: jeder von Ihnen wird denselben gern anerkennen; den leichten Sinn: man erkennt denselben auch an und strenge Sittenrichter tadeln denselben an uns. Wenn wir davon etwas weniger hätten, so würde das sicherlich nicht von Nachtheil sein; wenn man von uns ein wenig entleihen würde, so würde das sicherlich auch kein Fehler sein. Dies wäre eine Art

freien Austausches, durch welchen zwar eine Verkehrsergänzung für unsere Eisenbahnen nicht übertragen, aber Einigung, Ausgleichung und Fortschritt erleichtert werden würde, wobei ausserdem sich ein jeder mit eifersüchtiger Sorgfalt die ihm theuren nationalen Traditionen bewahren könnte. Solches ist, ich hoffe es, der Wunsch der Herrscher und Staatsoberhäupter, auf deren Gesundheit wir tranken; so sind, ich hoffe es, die Wünsche der Völker; so sind, ich bin dessen sicher, die Wünsche ihrer heute um mich versammelten Vertreter, welche ich ohne Uebertreibung und ohne falsche Bescheidenheit die einsichtsvollsten nennen kann, weil sie zugleich die weltbürgerlichsten und arbeitsamsten sind.

Ich trinke auf Ihr Wohl, meine Herren! Den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen Europas sende ich im Namen der Französischen Eisenbahngesellschaften einen brüderlichen und herzlichen Gruss!"

Herr Kaiserlicher Rath Lewis bei der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, Wien, gedachte hierauf der besonderen Thätigkeit und Arbeit, welche die Französische Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Kongresses zu übernehmen und durchzuführen hatte und widmete dieser und den übrigen Französischen Bahnverwaltungen das schäumende Glas, worauf Herr Barabant erwiderte: „Meine Herren! Ich hatte nicht die Absicht, heute Abend das Wort zu ergreifen — denn es ist gefährlich, nach unserem Präsidenten zu sprechen, welcher ein Meister der Redekunst ist; ausserdem habe ich als ein echter Franzose, deren besondere Eigenschaft ist, fremde Sprachen nicht zu verstehen, den Toast mehr errathen als verstanden, welcher auf die vorsitzende Verwaltung der Versammlung ausgebracht worden ist. Aber als ich sah, dass es unser Freund, Herr Lewis, war, welcher sprach, war ich vollständig sicher, dass er nur Liebenswürdiges von der Ostbahnverwaltung sagen würde. Meine Herren, die Verwaltung der Ostbahn ist infolge der geographischen Lage ihrer Strecken und durch das freundschaftliche Vertrauen der anderen Französischen Bahnen zur geschäftsführenden Verwaltung dieser Konferenz gewählt worden. Sie hat sich bemüht, soviel in ihren Kräften stand, die Versammlung vorzubereiten unter werthvoller Mitwirkung der Verwaltungen der Nord- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, welche Sie morgen in Pierrefonds und Fontainebleau aufnehmen werden — und unterstützt von unserem Direktor der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dem wir es verdanken, und wir sagen ihm dafür unseren Dank, dass dieser Festsaal mit so herrlichen, dem Französischen Nationalvermögen zugehörigen Gobelins geschmückt werden konnte. Meine Herren, die Ostbahnverwaltung hat, indem sie diese Vorbereitung übernahm, mit Freuden diese Gelegenheit ergriffen, eine alte Schuld Ihnen gegenüber zu tilgen. In der That haben unsere Vertreter seit 20 Jahren an Ihren Arbeiten theilnehmen können, seit 20 Jahren haben dieselben in den verschiedenen Städten, wo die Versammlungen stattfanden, die beste Aufnahme und die herzlichste Gastfreundschaft gefunden. Wir haben also die angenehme Pflicht, Ihnen die Gastfreundschaft, welche wir bei Ihnen genossen, wieder angedeihen zu lassen. Meine Herren, als ich heute Vormittag das Vergnügen und die Ehre hatte, Sie willkommen zu heissen und Sie einzuladen, den Abend mit uns im Jardin d'acclimatisation zu verbringen, fürchtete ich sehr das Eindrängen eines wenig beliebten und übrigens auch nicht eingeladenen Gastes, nämlich: des Regens. Glücklicherweise hat er sich im Laufe des Tages verabschiedet. Das Palmarium, wo wir versammelt sind, ist nicht in ein Aquarium umgewandelt und wir sind nicht gezwungen worden, bei Ihrem Empfang das alte Wunder zu erneuern, Wasser in Wein zu verwandeln. Wir haben hier unsere Becher mit edlem und echt französischem Weine füllen können, um Sie leben zu lassen. Meine Herren, ich trinke auf die schöne Erinnerung an Ihre früheren Versammlungen und auf den Erfolg Ihrer nächsten Konferenz, welche nach Ihrem Beschluss von heute Vormittag in dem schönen und göttlichen Florenz stattfinden soll."

Nach dem am folgenden Tage Vormittags 9 Uhr erfolgten Schlusse der Konferenz fanden zwei Ausflüge statt, an denen die Konferenzler sich nach Wahl betheiligten, der eine geleitet von der Direktion der Französischen Nordbahn nach Compiègne und Pierrefonds, der andere geführt von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn nach Fontainebleau, zu denen diese Verwaltungen Sonderzüge und zur Bereisung der Gegend Fiaker und gastfreundliche Pflege zur Verfügung gestellt hatten. Der Ausflug nach dem 84 km nördlich von Paris entfernten Compiègne und die Fahrt durch den 14 500 ha grossen Wald von Compiègne mit zahlreichen alten Eichen, Buchen und Tannen nach Pierrefonds und die Besichtigung der Schlösser beider Orte ist, wie wir erfahren, ebenso höchst befriedigend verlaufen, wie der nach dem 59 km südöstlich von Paris gelegenen Fontainebleau, an dem wir selbst theilgenommen haben. Der Wagenfahrt vom Bahnhofe Fontainebleau auf der Plantanenallee nach der eine halbe Stunde entfernten Stadt folgte die Besichtigung des alten Schlosses, einem Lieblingsaufenthalte Napoleon I., in dem Napoleon III. getauft worden ist, Papst Pius VII. als Gefangener lebte und Napoleon I. im Jahre 1814 seine Abdankung unterschrieb und von den Grenadieren seiner alten Garde Abschied nahm.

Nach dieser überaus interessanten Besichtigung des Schlosses begann die mehrstündige Wagenfahrt durch den 16 800 ha umfassenden Wald von Fontainebleau, dessen vierter Theil aus Felsenland besteht, aus dem ein vortreffliches Material für Strassenpflaster und ein beträchtlicher Theil des Bedarfs für Paris gewonnen wird. Der Wald bietet hübsche Aussichtspunkte; er hat einen äusseren Umfang von 90 km und soll gegen 20 000 km Strassen, Wege und Fusssteige enthalten.

Die Witterung war für diese Ausflüge weder in Compiègne, noch in Fontainebleau günstig — es kamen Regenschauer und die Temperatur war kühler als wünschenswerth —, indessen dies störte nicht die Lust der Fahrt und wenn sie bei einzelnen etwa doch getrübt gewesen sein sollte, so würde das vortreffliche Diner, zu welchem seitens der Französischen Nordbahn in Pierrefonds und seitens der Paris-Lyon - Mittelmeerbahn im Hotel de la ville de Lyon et de Londres in Fontainebleau Einladungen ergangen waren, der freudigen und frohen Stimmung bald wieder vollen Eingang geschaffen haben. An beiden Orten haben Rede und Gegenrede in Französischer, Englischer und Deutscher Sprache das Mahl gewürzt und dankbarst ist dabei der kollegialischen und gastlichen Liebenswürdigkeit der Gastgeber und deren Vertretung wiederholt gedacht worden.

Die Heimfahrt am späten Abend nach Paris vollzog sich ungemein rasch, denn in Frankreich laufen die Züge überhaupt schnell und bei unseren die Stationen ohne Aufenthalt durchfahrenden Sonderzügen war dies erst recht der Fall.

Den Theilnehmern wird diese Pariser Konferenz allzeit viele angenehme Erinnerungen bieten; es wird bei ihnen aber damit auch zugleich das Gefühl der Wehmuth in Verbindung treten, da kurze Zeit nach derselben der an die Spitze Frankreichs gestellte, bei dem Bankete im Jardin d'acclimatisation hochgefeierte, edelsinnige Präsident Sadi Carnot das Opfer eines Attentats in Lyon geworden ist, das in der gesammten civilisirten Welt Bestürzung und tiefste Theilnahme hervorgerufen hat. Wir in Deutschland stehen auf dem Boden der Depesche, welche Seine Majestät unser Kaiser Wilhelm II. am 25. Juni aus Kiel an Frau Carnot gerichtet hat: „Ihre Majestät die Kaiserin und Ich sind auf das Tiefste betroffen durch die schreckliche Nachricht, die Wir aus Lyon erhalten. Seien Sie überzeugt, Madame, dass Unsere volle Sympathie und alle Unsere Gefühle in diesem Augenblick bei Ihnen und Ihrer Familie sind. Möge Gott Ihnen die Kraft verleihen, diesen furchtbaren Schlag zu ertragen. Seines grossen Namens würdig ist Herr Carnot wie ein Soldat auf dem Felde der Ehre gestorben."

E. K. — W.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Betriebsreglement. Der IV. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2309 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Regelung des Wagenverkehrs zwischen dem Schweizerischen Wagenverbande und den Vereinsbahnen (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 2320 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den IV. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 2321 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 2343 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 27. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat Juni d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni d. J. ergibt für die 67 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 190,86 km, folgendes: Im Monat Juni d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 31 409 013 ℳ oder 1 320 411 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 839 ℳ oder 2,82 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 68 623 171 ℳ oder 3 587 459 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 802 ℳ oder 3,92 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Mai d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 75 967 336 ℳ oder 159 620 ℳ weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 483 ℳ oder 1,70 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 175 913 306 ℳ oder 7 470 838 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 650 ℳ oder 2,90 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 30 780 110 ℳ oder 1 597 932 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4 516 ℳ oder 4,22 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 58 565 000 ℳ oder 1 327 646 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 494 ℳ oder 1,08 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurde am 15. Juni d. J. die Strecke Arnstadt-Stadtilm 15,95 km (Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt.)

Hafenbahnen.

Wie zur Regelung der Beziehungen der Staatsbahnen zu den Kleinbahnen, so haben Zweifel, welche in der Praxis über die rechtlichen Konsequenzen des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 für Hafenbahnen entstanden waren, zu einer generellen Behandlung dieser Frage geführt. Hafenbahnen sind danach, soweit sie allein dem inneren Hafenverkehr dienen, als Theile der Hafenanlage anzusehen und zu behandeln. Sie unterliegen namentlich auch in betreff der Transportgebühren in formeller und materieller Hinsicht denjenigen Bestimmungen, welche für Hafengebühren gegeben sind. Schliesst sich dagegen eine Hafenbahn so an eine Eisenbahn im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 oder an eine Kleinbahn an, dass die Transportmittel übergehen können, so wird die Rechtslage nach den thatsächlichen Verhältnissen des Falles verschieden zu beurtheilen sein. In der Regel wird die Hafenbahn alsdann als Privat-Anschlussbahn im Sinne des Gesetzes vom 28. Juli 1892 zu behandeln sein. Wenn die Verkehrsanlage, welche mit einer dem öffentlichen Transportverkehr dienenden Bahn der bezeichneten Art durch Geleisanschluss verbunden ist, auch ihrerseits selbst dem öffentlichen Verkehr dient, so ist der Hafenverkehr doch nicht als öffentlicher Transportverkehr im Sinne des § 1 des Kleinbahngesetzes anzusprechen und demzufolge die Hafenbahn in der Regel nicht als Kleinbahn zu behandeln. Anders gestaltet sich die Sache, wenn der Schwerpunkt des Verkehrs der Bahnanlage nicht in dem Hafenverkehr selbst, sondern in der Vermittelung des Verkehrs mit dem allgemeinen Eisenbahnnetz liegt oder wenn die Verbindungsstrecke zum Hafen ausserdem noch anderen Verkehrszwecken dient. Sie wird in solchen Fällen als Kleinbahn anzusehen sein. Endlich braucht eine solche Hafenbahn auch gar nicht die Natur eines selbständigen Unternehmens zu haben, kann aber, wenn sie im Eigenthum und Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 sich befindet und wesentlich den Umschlagsverkehr der letzteren von und zu Schiff vermittelt, als Theil dieser Bahn angesehen und demzufolge in Bezug auf Konzessionirung, Aufsicht und Tariffestsetzung nach den Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838 behandelt werden.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Die Eisenbahn - Bausektion in Neustadt a/S. wird aufgehoben und eine solche in Burghausen errichtet.

Preussische Staatseisenbahnen.

Platzkarten.

Mit dem heutigen Tage wird der bei Benutzung der D-(Durchgangs-) Züge der Preussischen Staatsbahnen ausser dem Fahrpreise zu entrichtende Zuschlag von 1 ℳ für die III. Klasse und 2 ℳ für die II. und I. Klasse im Falle der Benutzung dieser Züge auf Strecken von nicht mehr als 150 km auf die Hälfte der obigen Beträge herabgesetzt.

Die in den Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarifen Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen enthaltenen Besonderen Bestimmungen zu § 17 der Verkehrsordnung werden dementsprechend durch folgenden Zusatz zu Absatz 1 ergänzt:

„Im Falle der Benutzung der Durchgangszüge auf Strecken von nicht mehr als 150 km beträgt die Platzgebühr 0,50 ℳ für die III. Klasse und 1 ℳ für die II. und I. Klasse."

Der vorstehende Zusatz ist gemäss den Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegender Geschäftsbericht wurden im Jahre 1893/94 zusammen 199 144 Personen und 45 312 t Güter einschliesslich Vieh befördert. Die Einnahmen betrugen 209 633 ℳ (hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 87 132 ℳ und aus dem Güterverkehr 110 439 ℳ) und die Ausgaben 188 402 ℳ. Die Einnahmen stellten sich im Berichtsjahre um 13 344 ℳ günstiger als im Vorjahre, die Ausgaben dagegen infolge des Umbaues des Bahnhofes Altona usw. um 71 772 ℳ höher. Der Ueberschuss beziffert sich auf 21 231 ℳ; hiervon fliessen in den Erneuerungsfonds 7 020 ℳ und in den Reservefonds 1 119 ℳ, so dass der Ueberschuss sich auf 13 092 ℳ vermindert. Hierzu kommt die Anleihe für den Umbau des Bahnhofes Altona mit 65 000 ℳ, so dass sich ein verfügbarer Ueberschuss von 78 092 ℳ ergibt, welcher nach dem Antrage der Direktion wie folgt verwendet werden soll: Staatseisenbahn-Steuer 1 789 ℳ, Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 3 632 ℳ, 4,5 % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien Littr. A 18 090 ℳ, 5 % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien Littr. B 21 900 ℳ, 5 % Dividende auf die Stammaktien 18 000 ℳ, Schuldentilgung 3 367 ℳ und Rücklage für Verbesserung von Bahnanlagen 7 642 ℳ

Crefelder Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 3 % gegen 1,25 % im Vorjahre vorzuschlagen.

Trompet-Cleve.

Der Preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat für eine Eisenbahnlinie Trompet-Mörs-Rheinberg-Cleve die Aufnahme der Vorarbeiten angeordnet.

Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Berlin-Bremerhaven.

In dem Nachtschnellzuge Nr. 8 von Berlin L. nach Bremerhaven über Stendal - Uelzen (ab Berlin Lehrter Hauptbahnhof 11.^{50} N.) verkehrt seit dem 12. Juli d. J. bis auf weiteres ein Schlafwagen.

Der Preis der Schlafwagenkarten Berlin L.-Bremerhaven beträgt I. Klasse 8 ℳ, II. Klasse 6,50 ℳ. Der Verkauf der-

selben erfolgt im Internationalen Reisebüreau von L. Siepermann in Berlin, Unter den Linden 69, an welches bei Vorausbestellung von Schlafwagenkarten seitens der Reisenden die telegraphischen Aufträge zu richten sind.

Die Vermittelungsstelle für Besorgung der Telegramme an das Internationale Reisebüreau ist die Station Berlin Friedrichstrasse.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabeflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1893/94 bezw. 1893 ist festgestellt worden: 1. bei der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn auf 7108 *M*, 2. bei der Peine-Ilseder Eisenbahn auf 28206 *M*, 3. bei der Georgsmarienhütten-Eisenbahn auf 7288 *M* und 4. bezüglich der Preussischen Strecke der Aachen-Mastrichter Eisenbahn auf 56866 *M*.

Aus dem Betriebe der Kerkerbachbahn, der Preussischen Strecke der Eisenbahn von Themar nach Schleusingen, der Preussischen Strecke der Eisenbahn von Immelborn nach Liebenstein, der Preussischen Strecke der Lokalbahn Jossa-Brückenau, der Preussischen Strecken der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn Osnabrück - Quakenbrück und Ihrhove-Neuschanz, wie auch Oldenburg-Leer ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für 1893/94 bezw. 1893 nicht erzielt worden.

Maassnahmen gegen die Verbreitung der Cholera.

Das Eisenbahn-Betriebsamt zu Kattowitz hat unter dem 6. Juni d. J. nachstehendes angeordnet:

Die Wagenabtheile der aus Oesterreich und Russland eintreffenden Züge sollen in Myslowitz bezw. Kattowitz und Schoppinitz R. so lange geschlossen gehalten werden, bis der auf dem Bahnhofe zur Kontrole anwesende Gendarm sich über den Gesundheitszustand der Reisenden informirt hat. Das eigenmächtige Oeffnen der Thüren durch das Publikum ist unbedingt zu verhindern. Das Oeffnen erfolgt nur durch die Schaffner nach Maassgabe der Anforderung der Gendarmen.

Die Auswanderer aus Oswiecim sind bis auf weiteres nur mit dem Zuge 8 bis Myslowitz, von Myslowitz nur mit Zug 18 zu befördern. Die Weiterbeförderung der über Szczakowa und Sosnowice eintreffenden Auswanderer hat gleichfalls nur mit Zug 18 zu geschehen.

Die Beförderung der Auswanderer von Oswiecim mit Zug 8 hat in besonderen Wagen zu geschehen, welche in Myslowitz auf Zug 18 übergehen und welche auch die in Myslowitz zukommenden Auswanderer aus der Richtung Szczakowa aufzunehmen haben. Ebenso sind etwaige in Kattowitz zukommende Auswanderer in demselben Wagen unterzubringen. Zu diesen Auswanderertransporten sind in erster Reihe die in Myslowitz befindlichen mit tragbaren Leibstühlen ausgerüsteten IV. Klassenwagen zu verwenden, welche im Requisitionsfall zur Verwendung nach Oswiecim zu senden sind.

Für den Fall, dass Auswanderertransporte über Sosnowice vorkommen sollten, ist seitens der Station Kattowitz die Station Sosnowice telegraphisch zu ersuchen, Russische Auswanderer nur mit dem Zuge 154 nach Kattowitz zu senden und solche über Schoppinitz R. O. U. vorläufig nicht zu befördern.

Strassenbahnen.

Münchener Strassenbahn. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 8 % (wie im Vorjahre) in Vorschlag zu bringen.

Casseler Strassenbahn. Der Antrag der Verwaltung auf Herabsetzung des Grundkapitals durch Rückkauf von Aktien bis zum Nominalbetrage von 300000 *M* zum Kurse von höchstens 60 % im Wege der öffentlichen Submission wurde in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 25. d. Mts. einstimmig zum Beschluss erhoben.

Grosse Berliner Omnibusgesellschaft. Das abgelaufene erste Geschäftsjahr, welches die Zeit vom 1. Mai 1893 bis 30. Juni d. J. umfasst, zeigt in dem wirthschaftlichen Ergebnisse des Omnibusbetriebes recht erfreuliche Erfolge. Die stetig fortschreitende Vergrösserung Berlins sichert an und für sich allen den Verkehr vermittelnden Unternehmungen steigende Einnahmen. Die Gesellschaft beförderte auf ihren 6 Linien 10450431 Personen und erzielte hierfür eine Einnahme von 1153214 *M*. Abzüglich der Betriebs- und Verwaltungskosten bleibt ein Reingewinn von 249314 *M*, wovon zu Abschreibungen 178207 *M* verwendet, 3556 *M* der Reserve überwiesen, 1500 *M* dem Beamten-Unterstützungsfonds zugetheilt und 64000 *M* = 8 % als Dividende vertheilt werden. Die verbleibenden 2051 *M* wurden auf Beschluss der Generalversammlung dem Aufsichtsrath und der Direktion als persönliche Gewinnantheile bewilligt. Auf Antrag eines Aktionärs wurde beschlossen, das „Agiokonto“ in Höhe von 46246 *M* der Reserve zu überweisen.

Internationale Schlafwagengesellschaft.

Nach der „Cote Libre“ hat die Gesellschaft mit Preussen einen Vertrag abgeschlossen, wonach dieselbe ihr Betriebsnetz auf Norddeutschland ausdehnt. Die Aktien der Gesellschaft werden demnächt an der Berliner Börse eingeführt.

Kölnische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft.

Im Jahre 1893 beförderte die Gesellschaft zu Thal 36220 t, davon ab Köln 24380 t, zu Berg 52258 t, davon nach Köln 48398 t.

Die Einnahmen betrugen 402864 *M* und die Ausgaben 332228 *M*. Nach Abzug der Zinsen der Obligationen ergab sich ein Ueberschuss von 62161 *M*, von welchem 3109 *M* dem gesetzlichen Reservefonds, 1923 *M* dem Reservefonds II, 2952 *M* für Gewinnantheile überwiesen wurden; ferner wurden 32925 *M* auf das Kapitalkonto der Schleppkähne abgeschrieben und 21252 *M* = 3,5 % auf die Vollaktie = 21 *M* an die Aktionäre ausgezahlt.

Deutschlands Roheisenproduktion.

Nach den statistischen Ermittelungen des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller belief sich die Roheisenproduktion des Deutschen Reichs (einschliesslich Luxemburgs) im Monat Juni d. J. auf 471922 t; darunter Puddelroheisen und Spiegeleisen 127430 t, Bessemerroheisen 54049 t, Thomasroheisen 214473 t und Giessereiroheisen 75970 t. Die Produktion im Juni 1893 betrug 409473 t, im Mai d. J. 468981 t. Vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. wurden produzirt 2649071 t gegen 2401960 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Geschäftsberichte Französischer Eisenbahnen für 1893.

Westbahn.

Ende 1893 waren an Anlagekapital 1726056314 Frcs., davon 1488512086 Frcs. zu Lasten der Gesellschaft und 237543478 Frcs. vom Staate rückzahlbare Vorschüsse, ausgegeben; beschafft waren an Anlagekapital 1725861257 Frcs., während noch 2728421 Frcs. zur Deckung der laufenden Bedürfnisse zu beschaffen sind. Im Jahre 1893 brachte die 3 % Schuldverschreibung von 500 Frcs. Nennwerth nach Abzug der Unkosten und der bis zum Abnahmetage laufenden Zinsen durchschnittlich 457,57 Frcs. (gegen 458,67 Frcs. in 1892), so dass die Gesellschaft einen mittleren Zinssatz von 3,53 (3,51) % ohne Tilgung zu bezahlen hat. Die Länge des Netzes belief sich Ende 1893 auf 5261 km, von denen 5054 km für die Betriebsrechnung und 207 km für die Baurechnung betrieben wurden. Der Fahrpark bestand für das vollspurige Netz aus 1437 Lokomotiven, 3996 Personen- und 23133 Güterwagen, während für die schmalspurigen Linien 6 Lokomotiven, 10 Personen- und 50 Güterwagen vorhanden waren.

Die Einnahmen der für die Betriebsrechnung betriebenen Linien einschl. des Antheils an dem Reinertrage der Linie Amiens-Rouen sowie der Pariser Gürtelbahnen und der Dampfschiffsverbindung Dieppe-Newhaven beliefen sich auf 153451369 Francs (gegen 151628662 Frcs. in 1892); davon entfielen 150214866 (147199704) Frcs. auf den Betrieb und 3236503 (4428958) Frcs. auf sonstige Quellen. Der Personenverkehr betrug 79006617 (71826442) Reisende und ergab eine Einnahme von 67045986 (63771749) Frcs.; diese bedeutende Vermehrung wurde im wesentlichen durch das anhaltend schöne Wetter und die Tarifermässigung veranlasst. Im Frachtgutverkehr wurde eine Einnahme von 70027691 (71399255) Frcs. erzielt; die Verminderung ist noch immer die Folge der im Februar 1892 eingeführten Schutzzollpolitik. Die Betriebsausgaben betrugen 92678768 (88263506) Frcs., von denen 84733368 (81201553) Frcs. auf die gewöhnlichen Bedürfnisse und 7945400 (7061953) Frcs. auf ausserordentliche Zwecke verwendet wurden. Die Erhöhung der gewöhnlichen Ausgaben wurde durch den stärkeren Zugverkehr veranlasst, während die ausserordentlichen Ausgaben grösstentheils der Erneuerung des Oberbaues gewidmet wurden.

Der Ueberschuss belief sich auf 60772601 Frcs.; die gewährleisteten Lasten erforderten jedoch 81073210 Frcs., so dass die Zinsengewähr mit 20300609 Frcs. (gegen 17755432 Frcs. in 1892) in Anspruch genommen werden musste. Der Gesammtgewinn der Antheilscheine betrug 38,50 Frcs.

Ostbahn.

Die Länge des Netzes hat sich — nach dem „Journal des transports“ — nur von 4 713 auf 4 727 km vermehrt, dagegen wurde das Anlagekapital von 1 887 auf 1 926 Millionen Francs angeschwellt; doch rührt die Vermehrung der Anlagekosten nicht nur aus der Herstellung der Neubaulinien, sondern auch aus der Verdoppelung von Geleisen und anderen Verbesserungen, deren Kosten vom Staate in Jahresbeträgen zu erstatten sind, her. Die eigentlichen Betriebseinnahmen beliefen sich auf 148 746 000 Frcs. (gegen 144 155 000 Frcs. in 1892); die Ausgaben betrugen 97 197 057 (94 700 000) Frcs. oder 61,92 (63,02) % der Einnahmen. Unter den Verbesserungen ist namentlich die vereinigte Verwendung von Dampf und Pressluft für die Heizung der Personenwagen zu erwähnen; die seit 2 Jahren mit dieser Einrichtung angestellten Versuche haben die Verwaltung veranlasst, sie bei den Pariser Vorortzügen der Strassburger Linie endgültig einzuführen und sie nach und nach auf alle leichten Züge des Netzes auszudehnen. Infolge der besseren Einnahmen brauchte die Zinsengewähr des Staates nur mit 17 statt mit 19 Millionen Francs im Vorjahre in Anspruch genommen zu werden.

Eine dauernde Besserung der Betriebsergebnisse der Ostbahn darf man indessen kaum erwarten, da sich die Hüttenwerke im Verkehrsgebiet der Ostbahn im Berichtsjahre in einer besonders günstigen Lage befanden und fast 30 000 t mehr als im Vorjahre verfrachteten, wozu noch die grösseren Mengen an Brennstoff kamen. Das ist aber nur eine vorübergehende Erscheinung, die der durch die Ausstände in Schottland und England veranlassten geringeren Erzeugung im Auslande zu verdanken ist. Dagegen macht sich die Schutzzollpolitik fortdauernd fühlbar; allein auf der Uebergangsstation Delle-Grenze hatte die Ostbahn eine Mindereinnahme von 173 000 Frcs., von denen 127 000 Frcs. auf die Ausfuhr und 46 000 Frcs. auf die Einfuhr entfielen. Im übrigen drängt die öffentliche Meinung dahin, weniger zu bezahlen und besser bedient zu werden; man verlangt eine grössere Anzahl von Zügen, grössere Schnelligkeit und entrüstet sich über die Ueberlastung der Beamten. Nicht weniger laut aber macht sich der Unwillen über die Mehrausgaben, die aus der Befriedigung dieser Wünsche erwachsen, Luft.

Südfrankreichbahn (Sud de la France).

Der Hauptversammlungsbericht vom 27. April d. J. weist zunächst darauf hin, dass die Gesellschaft schon seit Jahren der Gegenstand heftiger Pressangriffe ist; diese hatten anfangs weniger die Südbahn im besonderen, als die Einrichtung der Zinsengewähr, die eine wesentliche Vorbedingung zu ihrer Schaffung war, zum Gegenstande. Aber im Jahre 1891 richtete man sich bei Berathung des Haushalts in der Kammer gegen die Lasten, welche die Linien der Gesellschaft von allgemeinem Interesse dem Staate auferlegen würden. Diese Angriffe riefen allmählich einen Zustand der Feindseligkeit gegen die Gesellschaft hervor; die Lage wurde noch drückender durch den Bericht und die Berathung des Haushalts, der Verträge der Eisenbahnen für 1894 und die Gesellschaft glaubte das Stillschweigen, das sie bisher den heftigsten Angriffen gegenüber bewahrt hatte, brechen zu müssen. In einem Schreiben vom 7. Juli 1893 richtete sie daher eine Verwahrung an den Minister der öffentlichen Arbeiten, wobei sie darauf hinwies, dass nach der Begründung der Konzessionsgesetze für die Linien der Gesellschaft von allgemeinem Interesse in der nächsten Zukunft ein ertragreicher Verkehr gar nicht in Aussicht genommen sei. Die Ausführung dieser Linien sei vielmehr als ein nothwendiges Werkzeug der Landesvertheidigung betrachtet worden. Die Gesellschaft musste auch die vom Generalrath der Brücken und Strassen festgesetzte Höchstgrenze der Anlagekosten von 48 247 000 Frcs., obwohl sie sich als ungenügend herausstellte, annehmen, wollte sie nicht die Verwirklichung des für die Landesvertheidigung erforderlichen Entwurfes vereiteln.

Am 17. Juli 1893 forderte der Minister der öffentlichen Arbeiten infolge dessen eine genaue Angabe der in dem ursprünglichen Konzessionsvertrage für die Linien von allgemeinem Interesse anzubringenden Aenderungen. Obwohl diese Aufforderung den Erwägungen der Gesellschaft nicht Rechnung trug, so legte sie doch am 19. Juli 1893 einen neuen Vertragsentwurf vor, der die Wünsche der Aufsichtsbehörde nach Möglichkeit mit dem Grundsatz der Zinsengewähr zu vereinigen suchte; zur Prüfung dieser Vorschläge wurde im August 1893 ein besonderer Ausschuss eingesetzt. Inzwischen war ein Ausschuss unter dem Generalinspektor der Staatsaufsicht durch Ministerialerlass vom 28. Juli 1893 mit der Besichtigung der Linien betraut, aber ein Schreiben des Ministers vom 27. März d. J. erkannte an, dass die Untersuchung des Ausschusses die gute Ausführung des Baues dargethan habe. Der zur Prüfung der vorgeschlagenen Vertragsänderungen eingesetzte Ausschuss nahm auf Grund eines Ministerialerlasses vom 12. Oktober 1893 eine gründliche Prüfung der Anlagekosten und der ausgegebenen Anleihen vor und die Gesellschaft hat volles Vertrauen in den Ausgang der Untersuchung.

Im Jahre 1893 betrugen auf den Linien von allgemeinem Interesse die Einnahmen 930 602,46 Frcs., die Ausgaben aber 1 350 719,05 Frcs. Auf der Lokalbahn Hyères-Saint Raphaël (83 km) wurden 260 077,39 Frcs. vereinnahmt und 352 870,94 Frcs. an Betriebskosten verausgabt. Endlich für das Lokalbahnnetz der Côte d'Or (147,16 km) beliefen sich die Einnahmen auf 342 620,69 Frcs. und die Ausgaben auf 441 246,47 Frcs. Dank der Zinsengewähr ergab sich trotz dieser Betriebsfehlbeträge ein Reinertrag von 822 294,59 Frcs., von dem 41 114,73 Frcs. den gesetzlichen Rücklagen zugeführt, ein (steuerpflichtiger) Gewinn von 15 Frcs. an die Antheilscheine vertheilt und 31 179,86 Francs auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Wirthschaftliche Bahnen des Nordens.

Die „Société anonyme des chemins de fer économiques du Nord“, welche in den Departements Nord, Pas de Calais, Isère und Ober-Savoyen 195,145 km Lokalbahnen im Betriebe, 103,7 km im Bau und 151,5 km in Bauvorbereitung hat, erzielte 1893 aus dem Betriebsüberschuss und aus der Zinsengewähr eine Einnahme von 1 500 348,13 Frcs., von der nach Bestreitung der Lasten 657 289,51 Frcs. verfügbar blieben. Davon wurden 32 864,45 Frcs. den gesetzlichen Rücklagen zugeführt, 592 475 Francs als Gewinn an die Antheilscheine vertheilt, 27 243,70 Francs auf die Tilgung der Antheilscheine verwendet, 141,18 Francs dem Verwaltungsrath zugewendet und der Rest von 4 565,18 Frcs. den für unvorhergesehene Fälle berechneten Rücklagen zugeführt. Der Gewinn der Antheilscheine betrug 25 Frcs. (5 %) oder nach Abzug der Steuer 23,01 Frcs.

Aus Italien.

Seil-, Tram-, elektrische und Kleinbahnen.

Elektrischer Tram Varese-Prima Cappella. Das Haus Schuckert in Nürnberg hatte einen sorgfältig ausgearbeiteten und mit genauen Einzelnheiten versehenen Entwurf vorgelegt, welcher den ursprünglichen Vorschlag insofern verbesserte, als an keiner Stelle die Neigung 6 % überschreitet; der frühere Kostenanschlag betrug 365 000 L., hat sich jedoch bedeutend ermässigt. In der Ende Dezember stattgehabten Versammlung der Betheiligten, welche das erforderliche Kapital gezeichnet haben, war nur die kleinere Hälfte des letzteren vertreten, weshalb die Versammlung sich als unzuständig erklärte, jedoch behufs Vermeidung von Zeitverlust bis zu einer neuen Berathung die fachmännische Prüfung der Vorlage anordnete. Aus dem Bericht über den Anlageentwurf ist ersichtlich, dass die Bahnlinie bei dem Nordbahnhof zu Varese beginnend einen Theil der städtischen Strassen durchzieht, demnächst die Provinzialstrasse und die Gemeindestrasse ab Selva Piana bis zu deren Abzweigung nach Velate, alsdann die Privatstrasse Foscarini verfolgt und schliesslich bis zum Endpunkt, der Haltestelle Prima Cappella, auf eigenem Unterbau läuft. Die Gesammtlänge beträgt 6,3 km; die Länge des eigenen Bahnkörpers von 1,2 km wird einschliesslich des Landankaufes auf 20 000 L. veranschlagt. Die auf Grund der statistischen Ermittelungen aufgestellte Berechnung stellt rund 54 000 L. Roheinnahme, 35 000 L. an Betriebs- und allgemeinen Unkosten, somit 17 800 L. Betriebsüberschuss in Aussicht. Es ist ein viertelstündlicher Verkehr mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 km in der Stunde vorgesehen. Die gesammte Anlage kann in 4 Monaten vollendet sein, und soll geeignet sein 235 Personen in der Stunde zu befördern. In der Hauptversammlung am 11. März d. J. wurde der Entwurf und Plan genehmigt, sowie die endgültige Bildung der Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Varese ausgesprochen. Das Kapital derselben wurde vorläufig auf 320 000 L. bestimmt, dargestellt durch 3 200 Aktien zu je 100 L.

Trams der Provinz Vicenza. Der Provinzialausschuss hatte die Linien Lonigo-Tavernelle, Lonigo-Este, Vicenza-Marostica-Bassano und Vicenza-Montagnana zur Bewerbung ausgeschrieben und schliesslich dem Entwurf der Unternehmerfirma Radice & Rusconi zu Mailand seine Zustimmung gegeben. Indessen lässt sich mit Bezug auf die finanzielle Lage der Provinz im Augenblick noch nicht mit Sicherheit bestimmen, wann mit dem Bau der beabsichtigten Linien vorgegangen werden kann.

Seilbahn zu Rom, Villa Borghese. Wie bereits früher berichtet, wurde für eine Ausstellung im Rom das Gelände bei der Villa Borghese vermöge seiner günstigen Lage in der Stadt als das geeignetste erwählt, doch handelte es sich hierbei darum, für das Publikum vom Pinciogarten her einen bequemen Zugang zu schaffen. Die Form des Geländes bietet insofern technische Schwierigkeiten, weil die beiden genannten Punkte bei einer waagerechten Entfernung

von etwa 300 m zwar annähernd in gleicher Höhe liegen, jedoch die Wiesen und Gärten, welche an die Ostmauer bezw. den Abhang des Pincio anstossen, um mehr als 20 m tiefer gelegen sind. Ein verbindender Viadukt würde zwar ein stattliches Bauwerk sein, indessen über eine Million Lire kosten, welche Summe für besagten Zweck zu hoch erscheint. Ingenieur Ferretti entwarf daher den Plan einer doppelten Neigung, nach Art einer vergrösserten sogen. Russischen Rutschbahn, in dem Sinne, dass von der Pincioseite her der Abhang mit 20 % Fall durch eine geneigte Ebene bewältigt wird, die Bahn mittelst eines auf 50 m Länge verminderten Viaduktes (3 Bogen in Eisenbau) die anschliessenden Wiesen usw. überschreitet, gegen den Zoologischen Garten wieder mit 15 % ansteigt und dann der natürlichen Steigung des Geländes bis zum Endpunkt an der Villa Borghese folgt. Der Voranschlag berechnet die Herstellungskosten auf 120000 L. Auf der Bahn soll ein fortwährender Verkehr durch einen eleganten offenen Wagen (Sommerwagen), welcher 60 Personen fasst, alle 3 Minuten stattfinden; der Abstieg folgt durch eigene Schwere, der Aufstieg durch ein Seil ohne Ende an einer feststehenden Bewegungsmaschine von 30 Pferdekraft. Die Geschwindigkeit, welche auf dem waagerechten Theil der Bahn bis zu 60 km in der Stunde gesteigert werden könnte, soll im Absteigen etwa auf 20, im Aufsteigen auf höchstens 30 km in der Stunde begrenzt werden; dies wird erreicht einerseits durch entsprechende Hemmung der lebenden Kraft des niedergehenden Wagens, andererseits durch die besonderen, von dem genannten Ingenieur angeordneten Vorrichtungen in und mit dem Seilbetriebe.

Vercelli, Biella, Ivrea. In dem Gelände innerhalb des Dreiecks zwischen diesen 3 Orten ist ein gut durchdachtes Netz von Trambahnen mit dem Mittelpunkt Cigliano in Vorschlag gebracht worden und zwar: Crescentino-Livorno-Cigliano-Borgo d'Ale-Alice Castello-Cascaglià-Dorzano-Salussola; Cigliano-Moncrivello-Borgo Masino-Vestignè-Tina-Torre Balpedo-Ivrea; Cigliano-Villa Regia-Mazzè-Caluso-S. Giorgio-Agliè-Bairo-Castellamonte.

Von den betheiligten Gemeinden werden als nach Verhältniss zu vertheilender Beitrag insgesammt 200000 L. beansprucht.

Turiner Trams. Der Jahresbericht der Belgischen Gesellschaft für 1893 verzeichnet an Einnahme 1653485 L. (Vorjahr 1566055 L.), an Ausgabe 1011274 (944086) L., somit Ueberschuss 642211 L. gegen 621969 L. in 1892. Der verfügbare Reingewinn betrug mit Einschluss des vorjährigen Vortrages 228204 Frcs. und gestattete eine Dividende von 12 Frcs. auf die Aktie.

Zugunfälle auf den Nordamerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1893.

Eine genaue Statistik der Eisenbahnunfälle gibt es für die Vereinigten Staaten nicht. Das wichtigste und fast das einzige Material, aus dem die statistischen Angaben geschöpft werden können, sind die Zeitungsberichte.

Die „Railroad Gazette" stellt nach diesen Berichten der Tagespresse seit nunmehr 21 Jahren Jahresstatistiken der Nordamerikanischen Zugunfälle zusammen; doch stellt sie bei schwerwiegenderen oder sonst besonders bemerkenswerthen Unfällen auch selbst Erhebungen an, deren Ergebniss sie veröffentlicht. Aus der letzten Jahresstatistik, welche vor kurzem erschienen ist, theilen wir auszugsweise folgende Notizen mit.

Das Jahr 1893 hat durch seine Zugunfälle eine traurige Berühmtheit erlangt. Die Zahl aller getödteten Reisenden ist um 53 % grösser als die des Vorjahres, geht aber über die der Jahre 1891 und 1890 nicht hinaus. Die Zahl der getödteten Bediensteten ist sogar um 13 % geringer als für 1892 und um 23 % geringer als für 1891 oder 1890. Die ersten 6 Monate des Jahres 1893 verliefen leidlich günstiger und gestalteten sich sogar günstiger als der Durchschnitt der früheren Jahre. Die 8 Unfälle, welche in den beiden mit dem 26. August beginnenden Monaten vorgekommen sind, haben dem verflossenen Jahre seine traurige Berühmtheit verschafft. 5 von diesen Unfällen sind auf die Verkehrssteigerung aus Anlass der Weltausstellung zurückzuführen. In den 8 Fällen sind insgesammt 110 Reisende getödtet worden. Der Augustunfall zu Dykemans, Long Island City, die Septemberunfälle zu Colehour, Manteno und Kingsbury und die Oktoberunfälle zu Jackson und Nichols sind noch frisch im Gedächtniss.

Die diesjährige Zusammenstellung der „Railroad Gazette" zieht auch die früheren von ihr gebrachten Statistiken zum Vergleich heran und erstreckt sich im ganzen auf 21 Jahre. Im folgenden sind nur die letzten 6 Jahre berücksichtigt.

Zugunfälle, ihre Natur und Ursache.

	1893	1892	1891	1890	1889	1888
Zugkilometer in Millionen, nach „Poor's Manual"	1440,0	1392,5	1338,2	1278,2	1162,4	1109,0
1. Zusammenstösse						
im Rücken	455	485	555	495	379	404
von vorn	223	251	284	323	260	311
von der Seite und sonstige	318	326	298	223	110	89
zusammen	996	1062	1137	1041	749	804
2. Entgleisungen						
Schienenbrüche	71	63	53	38	32	61
lose oder ausgewichene Schienen	57	53	68	44	28	42
Schäden an Brücken oder Brückengerüsten	20	30	42	38	42	40
schadhafte Weichen	41	26	38	33	10	29
„ Herzstücke	16	11	11	12	7	16
sonstige schadhafte Geleisstellen	9	8	2	2	1	1
Defekte am Bahnkörper: zusammen	214	191	214	167	120	189
Radbrüche	48	63	53	38	32	61
Achsbrüche	88	53	68	44	28	42
Brüche am Drehgestell	31	30	42	38	42	40
Beschädigungen an der Kuppelung oder der Zugstange	29	26	38	33	10	29
Herunterfallen des Bremshebels	19	11	11	12	7	16
andere Defekte der Wagenausrüstung	26	8	2	2	1	1
Defekte an den Betriebsmitteln: zusammen	241	206	215	158	120	148
falsch gestellte Weichen	67	98	78	54	54	70
Fahrlässigkeit der Geleis- und Brückenwärter	14	5	16	8	10	3
durchgehende Maschine oder Zug	4	1	9	19	8	14
offene Drehbrücke	4	3	3	5	1	4
sonstige auf Vernachlässigungen zurückzuführende Fälle	48	57	38	22	19	26
Vernachlässigungen im Betrieb: zusammen	137	164	144	108	92	117
Vieh auf der Strecke	50	51	61	56	41	57
Schnee oder Eis	16	7	6	6	5	22
Unterspülungen	16	19	19	18	20	19
Erdrutsche	27	30	28	28	24	34
unabsichtliches Hinderniss	32	29	20	28	8	20
absichtliches Hinderniss	35	28	42	26	20	14
absichtlich falsch gestellte Weichen oder aus der Lage gebrachte Schienen	16	7	11	19	5	22
sonstige unvorhergesehene Hindernisse	5	8	5	13	8	5
Gesammtzahl der unvorhergesehenen Hindernisse	197	179	192	194	131	193
aus unaufgeklärten Ursachen	423	425	439	377	296	385
Gesammtzahl der Entgleisungen	1212	1165	1204	1004	759	1032

	1893	1892	1891	1890	1889	1888
3. Zugunfälle, ausser Zusammenstössen und Entgleisungen						
Kesselexplosionen . . .	24	19	19	21	13	15
Cylinderexplosionen . .	4	5	12	6	3	7
Bruch der Pleuel- oder Kugelstange	8	10	8	9	5	22
brennende in Fahrt befindliche Wagen . .	18	13	19	15	4	7
verschiedene Brüche an Betriebsmitteln . . .	14	15	16	21	18	15
sonstige Ursachen . .	31	38	29	29	18	33
zusammen	99	100	103	101	61	99

Hiernach ergibt sich folgende

Gesammtzahl aller Zugunfälle.

	1893	1892	1891	1890	1889	1888
1. Zusammenstösse . .	996	1 062	1 137	1 041	749	804
2. Entgleisungen . . .	1 212	1 165	1 204	1 004	759	1 032
3. sonstige Zugunfälle .	99	100	103	101	61	99
	2 307	2 327	2 444	2 146	1 569	1 935

Die Gesammtzahl aller getödteten oder verletzten Personen stellt sich wie folgt:

	Bedienstete	Reisende	andere Personen	zusammen
a) getödtet:				
1893 bei Zusammenstössen	215	127	39	381
1893 „ Entgleisungen	164	50	48	262
1893 „ bei sonstigen Zugunfällen	45	1	2	48
zusammen	424	178	89	691
1892	490	116	66	672
1891	550	177	63	790
1890	569	172	65	806
1889	336	108	48	492
1888	434	168	65	667
b) verletzt:				
1893 bei Zusammenstössen	682	517	43	1 242
1893 „ Entgleisungen	520	705	54	1 279
1893 „ bei sonstigen Zugunfällen	41	18	4	63
zusammen	1 243	1 240	101	2 584
1892	1 205	1 128	74	2 407
1891	1 447	1 183	55	2 685
1890	1 519	1 224	69	2 812
1889	978	745	49	1 772
1888	1 098	1 012	94	2 204

Die folgende Tabelle gibt die Zahl der vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen an.

		1893		1892		1891		1890		1889		1888	
		Reisende	Bedienstete	Reisende	Bedienstete	Reisende	Bedienstete	Reisende	Bedienstete	Reisende	Bedienstete	Reisende	Bedienstete
Defekte am Bahnkörper	Tödtungen .	15	32	23	39	24	45	19	61	16	30	5	45
	Verletzungen	336	121	323	103	291	101	195	126	167	81	195	153
Defekte an den Betriebsmitteln	Tödtungen .	3	47	2	61	7	42	4	30	7	24	16	35
	Verletzungen	64	75	85	93	90	65	86	77	58	63	65	92
Fahrlässigkeit im Betriebe	Tödtungen .	152	243	78	271	114	345	115	337	46	189	92	217
	Verletzungen	634	742	514	718	458	939	624	959	291	595	388	573
unvorhergesehene und böswillige Hindernisse	Tödtungen .	1	56	5	72	23	57	24	60	34	53	11	77
	Verletzungen	56	167	88	177	116	154	103	165	107	120	106	163
unaufgeklärt	Tödtungen .	7	46	8	47	9	61	10	81	5	40	44	60
	Verletzungen	150	138	117	113	228	188	216	192	122	119	258	117
insgesammt	Tödtungen .	178	424	116	490	177	550	172	569	108	336	168	434
	Verletzungen	1 240	1 243	1 123	1 204	1 183	1 447	1 224	1 519	745	978	1 012	1 098

Aus Asien.

Tonkin.

Ueber die Langson-Eisenbahn, die kürzlich die Französische Kammer beschäftigte (vgl. Nr. 22, S. 202 d. Ztg.), ist eine Urkundensammlung veröffentlicht, der wir nach der Zeitschrift „La voie ferrée" folgendes entnehmen:

In dem am 21. August 1889 erlassenen Bedingnissheft für die mit 0,60 cm Spurweite anzulegende, eingeleisige Eisenbahn von Phu Lang Thuong nach Langson (etwa 100 km) behält sich die Kolonialverwaltung das ausschliessliche Recht vor, das Material auszuwählen, die Anfertigung zu überwachen und den Preis nach Anhörung des Unternehmers festzusetzen. Dieser vom Unternehmer vorzuschiessende Ankaufspreis wird ihm gutgeschrieben, aber um 7 % für allgemeine Unkosten erhöht. Das gelieferte Material, das auf 4 500 t veranschlagt wird, hat der Unternehmer für einen aus öffentlicher Ausschreibung hervorgehenden Preis, der neben der Schiffsfracht auch alle sonstigen Unkosten an Ein-, Um- und Ausladegeld, Seeversicherung, Lagergeld usw. enthält, bis Phu Lang Thuong befördern zu lassen. Nachdem dort das Material abgenommen ist, werden dem Unternehmer die Beförderungskosten gutgeschrieben. Alsdann hat der Unternehmer die bestehende Strasse unter Aufsicht des Ingenieurs des Schutzlandes für die Aufnahme der Eisenbahn herzurichten; die bezüglichen Lohnlisten und Materialrechnungen werden um 18 % für allgemeine Unkosten, welche die Bankkosten, Gehälter der Direktionsbeamten und alle sonstigen Verwaltungskosten umfassen, erhöht. Hierauf hat der Unternehmer die Schienen (das vom Kriegsminister für Festungsbauten angenommene Péchotgeleis) zu legen, die Fahrbetriebsmittel zusammenzusetzen und die Werkstättenausstattuug, sowie das Schienenzubehör für den Gebrauch herzustellen; für die Legung des Oberbaues erhält der Unternehmer 1,40 Frcs. für 1 m einschliesslich aller Nebenkosten. Die dem Unternehmer geschuldeten Summen tragen 5 % Zinsen, doch werden letztere nicht kapitalisirt. Von seinen Vorschüssen sind je 500 000 Frcs. in den Jahren 1890 und 1891, je 1 000 000 Frcs. in den Jahren 1892, 1893 und 1894, und der Rest 1895 zu zahlen; doch kann das Schutzland die Zahlungen ganz oder theilweise auch früher leisten. Für alle fälligen und nicht gezahlten Beträge sind 6 % Zinsen, die vom 1. Januar des folgenden Jahres ab kapitalisirt werden, zu entrichten.

Dieser Vertrag wurde durch Zusatz vom 7. November 1889 in der Weise ergänzt, dass die ausgegebenen Summen auf eine besondere Rechnung des Schutzlandes in Paris übertragen werden, so dass ein Eintragungsausweis auf den Namen des Unternehmers oder einen andern von ihm bezeichneten Namen ausgestellt werden kann. Ferner dürfen die Zahlungen nicht mehr als 6 Monate über den Fälligkeitstag verschoben werden.

Schon im März 1890 stellten sich Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Direktor der öffentlichen Arbeiten in Tonkin und dem Bevollmächtigten des Unternehmers über die Auslegung des Konzessionsvertrages heraus; sie wurden aber am 3. November 1890 durch den Unterstaatssekretär beigelegt, wobei sich der Unternehmer u. a. zu verpflichten hatte, im Falle der Verlängerung der Langson-Eisenbahn nach der Chinesischen Kwangsigrenze oder nach Son Ki Kongavigable oder nach Nacham diese Fortsetzung unter den gleichen Bedingungen wie die Langson-Eisenbahn zu übernehmen. Am 18. April 1891 nahm der Unternehmer die von der Regierung vorgeschlagene Zahlungsweise an, nämlich 1 000 000 Frcs. jähr-

lich vom 10. Februar 1892 bis zur vollständigen Begleichung des Guthabens. Am 8. Juni 1891 meldete die Unternehmung einen Entschädigungsanspruch wegen der von den Staatsingenieuren verschuldeten Verzögerung in der Genehmigung der Baupläne an. Darauf antwortete am 20. August 1891 der Generalgouverneur, dass es zur Vereinfachung der Unternehmung nothwendig sein werde, die Arbeiten und Lieferungen gegen Einheitspreise unter Einforderung von Angeboten oder durch öffentliche Ausschreibung nach dem Ermessen der Verwaltung im ganzen zu vergeben und die eigene Ausführung durch den Unternehmer für die Fälle vorzubehalten, wo sich kein Bewerber finden würde. Die Vorschüsse hätte der Hauptunternehmer weiter zu leisten, ob die Arbeiten weiter vergeben oder von ihm selbst ausgeführt würden. Nach zahlreichen Mittheilungen erklärte endlich die Unternehmung am 17. Februar 1892 ihr Einverständniss, dass in dieser Weise bezüglich der Strecke Bac Lé Than-Moï verfahren würde, während für die Strecke Than Moi-Langson erst die Vollendung der Vorarbeiten abgewartet werden sollte.

Die schon wiederholt von ihr gemachten Vorschläge für die Ausdehnung der Bahn fasste die Unternehmung in einem Schreiben vom 26. April 1892 zusammen, indem sie sich bereit erklärte, die Konzession für den Bau und Betrieb der Langson-Eisenbahn nebst Verlängerung südwärts bis Hanoi, nordwärts bis Nacham zu übernehmen, doch müsste die Konzesion von den Kammern genehmigt werden. Der Bau würde zugleich die Umwandlung der jetzigen strategischen Bahn in eine Verkehrslinie umfassen. Der Werth der ausgeführten Arbeiten würde nach Abschätzung an das Schutzland zurückgezahlt werden; dagegen würde die Unternehmung für alle Arbeiten Schuldverschreibungen, die von der Schutzherrschaft von Anam und Tonkin ausgegeben, durch den Haushalt von Cochinchina sichergestellt und in 99 Jahren getilgt werden, in Zahlung nehmen. Für den Betrieb würde die Unternehmung unter Lieferung des Grundkapitals eine besondere Betriebsgesellschaft nach Art der Französischen oder Algerischen bilden. Nachdem sich die Unternehmung am 21. Januar 1893 bereit erklärt hatte, die Kosten für den Unterhalt und die Unterbringung einer zum Schutze der Eisenbahnwerkplätze bestimmten Milizbrigade zu übernehmen, kündigte der Generalgouverneur am 25. Februar 1893 an, dass er die Vorschläge der Unternehmung für den Ausbau der Bahn an den Unterstaatssekretär in Paris übermitteln werde. Daraufhin kam eine Vereinbarung zustande, nach der 1. die Schutzherrschaft an die Unternehmung von den Vorschüssen nur 500 000 Frcs. jährlich statt bisher 1 000 000 Frcs. zurückzuzahlen hat; 2. die Spurweite der Eisenbahn Phu Lang Thuong-Langson, behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit für Verkehrsbedürfnisse, von 0,60 auf 1 m zu bringen ist, 3. die Bahn behufs Entwickelung des Verkehrs mit China und zur leichteren Versorgung der Posten in der Cao Banggegend von Langson bis Nacham verlängert werden soll, und 4. eine Strassenbahn zwischen Hanoï und Phu Lang Thuong ohne jede finanzielle Belastung der Schutzherrschaft anzulegen ist. Obgleich für diese Vereinbarung keine Genehmigung durch die Kammern vorbehalten war, so machte die Unternehmung doch durch Schreiben vom 20. November 1893 die Ausführung der unter 3. und 4. genannten beiden Linien von der Zustimmung der Kammern abhängig und behielt sich vor, von der Umwandelung der Spurweite auf der Langsonbahn Abstand zu nehmen, falls der Bau der genannten beiden Linien von den Kammern nicht genehmigt würde — Vorbehalte, mit denen sich der Generalgouverneur am 22. Dezember 1893 einverstanden erklärte.

Wegen der Uebergabe der Zahlungsausweise entstanden mannigfache Meinungsverschiedenheiten und in einem Schreiben vom 29. Dezember 1893 beschwert sich die Unternehmung über die Rechnungsirrthümer der Verwaltung, sowie nicht geleistete Zahlungen, und macht die Regierung für die Folgen haftbar. Der Unterstaatssekretär der Kolonien stellte infolge dessen durch Schreiben vom 5. Januar d. J. die Abstellung der Rechnungsirrthümer in Aussicht und bemerkte, dass er die ganze Angelegenheit den Kammern sofort bei ihrem Zusammentritt vorlegen werde; bis dahin könne er dem Zahlungsverlangen keine Folge geben. Gleichwohl wurde eine vorläufige Vereinbarung mit dem Generalgouverneur erzielt; denn am 6. Januar d. J. theilte der Hauptunternehmer den kleineren Unternehmern mit, dass alle Zahlungen für die ausgeführten oder auszuführenden Arbeiten geleistet werden würden. Andererseits entgegnete die Unternehmung am 9. Januar d. J. dem Unterstaatssekretär auf seine Bemerkung, dass die Verträge für die Schutzherrschaft drückend seien, folgendes: Diese Verträge seien zu einer Zeit abgeschlossen worden, als die Räumung Tonkins auf der Tagesordnung stand und kein Französischer Geldmann der Schutzherrschaft Vorschüsse machen wollte; trotzdem habe die Unternehmung ihre Verpflichtungen gehalten und verlange von neuem die Zahlung der ihr geschuldeten Summen. Da es der Unternehmung zu ungewiss erschien, wann die Entscheidung der Kammern erfolgen würde und sie sich in dringender Verlegenheit wegen Auszahlung der Forderungen an die kleineren Unternehmer befand, so bat sie am 11. Januar d. J. den Generalgouverneur, die Ausfertigung der Zahlungsausweise beim Unterstaatssekretär der Kolonien zu bewirken. Aber am 5. Februar d. J. theilte darauf der Unterstaatssekretär der Unternehmung mit, dass ein bezüglicher Gesetzentwurf am 30. Januar d. J. der Kammer vorgelegt sei und dass er bis zu deren Entscheidung keine Zahlungen leisten könne. Am 15. März d. J. endlich theilt die Unternehmung dem Staatssekretär mit, dass die Bankhäuser und Geldleute, mit denen sie Verträge wegen des Baues der Langsonbahn abgeschlossen habe, gegen sie wegen Nichteinhaltung der ihnen gegenüber übernommenen Verpflichtungen Schadenersatzansprüche geltend gemacht haben. In diese Lage sei aber die Unternehmung nur gerathen, weil ihr die vertragsmässig zugesicherten Zahlungsausweise nicht ausgehändigt seien; sie müsse also den Unterstaatssekretär für den ihr erwachsenen Schaden haftbar machen.

Damit schliesst diese Urkundensammlung, zu deren Erklärung noch bemerkt sein mag, dass der jetzige Unterstaatssekretär der Kolonien, Maurice Lebon, die von seinem Vorgänger Delcassé gestattete Ausgabe von Zahlungsausweisen (certificats d'inscriptions) für ungesetzlich hält und deshalb die weitere Ausgabe verweigert. Dies ist einer der Hauptgründe, der zur Vorlage des Gesetzentwurfs, betreffend die Gewährung eines Darlehens von 8 695 054,68 Frcs. an die Schutzherrschaft von Anam und Tonkin, veranlasste. Der Unternehmer hatte indessen so unrecht nicht, als er eine baldige Entscheidung der Kammer anzweifelte; vorläufig beschäftigt sich noch immer der Finanzausschuss mit der Vorlage und es ist noch nicht abzusehen, welchen Einfluss der jüngste Ministerwechsel auf ihr Schicksal ausüben wird.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Ueber die mit der Neuorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung verbundenen erheblichen Veränderungen innerhalb des Beamtenkörpers werden der „Magdeb. Ztg." und der „Köln. Ztg." zufolge zur Zeit die endgültigen Beschlüsse gefasst.

Schon in den nächsten Tagen sollen zufolge dieser alle höheren Beamten, insbesondere auch die für jeden Direktionsbezirk in Aussicht genommenen je zwei Ober-Regierungsräthe aus dem technischen und dem Verwaltungsgebiet amtliche Kenntniss davon erhalten, welche Stellung sie voraussichtlich vom 1. April 1895 an bekleiden werden. Minister Thielen hat nach der „Köln. Ztg." noch unmittelbar vor seiner Abreise von Berlin nach Tirol angeordnet, dass alle Beamte, die durch die bevorstehende Neuorganisation der Verwaltung und durch die gleichzeitig damit verbundene wesentliche Beamtenverjüngung betroffen werden, thunlichst schnell benachrichtigt werden, damit sie ausreichende Zeit haben, die bisherigen Miethsverträge zu kündigen, sich nach neuen passenden Wohnungen umzusehen und sich auf die Uebersiedelung oder je nachdem auf den Uebertritt in den Ruhestand vorzubereiten. Im grossen ganzen sollen die vorbereitenden Geschäfte für die Neuorganisation, die Abgrenzung, die Ueberleitung, die Personenvertheilung von den jetzigen Direktionen wahrgenommen werden, nur sollen diese dabei sich thunlichst im Zusammenhang mit den in Aussicht genommenen neuen Präsidenten setzen, damit diese bei der Uebernahme der neuen Amtsstellung bestens unterrichtet sind und der ganze verwickelte Dienst keine Stockung erleidet.

Die Zahl der Beamten, die zur Verfügung gestellt werden, wird sehr erheblich werden. Die beiden Präsidenten der Eisenbahndirektionen Köln rechtsrheinisch und Köln linksrheinisch, Offermann und Rennen, werden, wie die genannten Blätter hören, am 1. April 1895 aus dem Dienste scheiden. Beide sind bei der Verstaatlichung aus dem Privatdienste in den Staatsdienst übergetreten. Präsident Offermann war bis dahin Mitglied der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, Präsident Rennen leitender Direktor der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, deren Verwaltung damals bekanntlich auch der jetzige Staatsminister Thielen angehörte; Rennen hat im vorigen Jahre sein 50 jähriges Dienstjubiläum gefeiert. In Zukunft wird es in Köln nur eine Eisenbahndirektion geben und an deren Spitze wird der Geh. Ober-Regierungsrath Hoeter treten, der mit Rennen und Thielen zusammen Mitglied der Direktion der Rheinischen Eisenbahn war und nach der Verstaatlichung als vortragender Rath in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen wurde, welchem er seitdem angehört hat. Von den vortragenden Räthen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten erhält noch ein zweiter, Geh. Ober-Regierungsrath Ulrich, bekannt durch seine Studien über Tariffragen, so neuerdings durch seine Schrift über Staffeltarife und Wasserstrassen, dann aber auch durch seine Vorschläge über eine dem Zwecke

mehr entsprechende Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten, eine Präsidentenstelle; er wird an die Spitze der neuen Eisenbahndirektion Cassel treten.

Zu Präsidenten der neuen Eisenbahndirektionen in Posen und Essen sind die Ober-Regierungsräthe Breithaupt in Elberfeld und Todt in Köln ausersehen. Beide sind zur Zeit Dirigenten von Direktionsabtheilungen für Betrieb und Verkehrswesen.

Zu Präsidenten der beiden neu zu errichtenden Direktionen in Saarbrücken und Münster soll der Geh. Baurath Naumann in Breslau resp. der Ober-Regierungsrath Lüdicke in Bromberg und für die beiden Direktionen in Frankfurt a/M. und in Halle die vortragenden Räthe im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Geh. Ober-Regierungsrath Becher (für Frankfurt a/M.) und Geh. Regierungsrath Seydel (für Halle) bezeichnet sein. Nach Königsberg soll der Geh. Ober-Regierungsrath Simson in Altona kommen, ein Neffe des ersten Reichsgerichtspräsidenten, der vor etwa 2 Jahren aus dem Reichs-Eisenbahndienst in den Preussischen Eisenbahndienst zurückgekehrt war. Von den bisherigen Präsidenten bei den alten Direktionen bleiben, soweit bis jetzt bekannt, Präsident Kranold in Berlin, Dieck in Elberfeld, Pape in Bromberg, Jungnickel in Altona, Wehrmann in Breslau und Reitzenstein in Hannover. Dem Ober-Regierungsrath Thomé in Hannover soll die Leitung der neu zu errichtenden Direktion in Danzig zugedacht sein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 1. August 1894 wird der Nachtrag IX zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau eingeführt. Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen zu IIA, besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, zu IIB, besondere Tarifvorschriften und der besonderen Bestimmungen unter IID;
b) neue Entfernungen für die Stationen Gr. Hermenau, Liebstadt i. Ostpr., Sportehnen, Widau und Wierzchoslawice des Direktionsbezirks Bromberg und für Alt-Grottkau des Direktionsbezirks Breslau, sowie anderweite ermässigte Entfernungen für die Stationen Schönsee und östlich davon infolge Eröffnung der Strecke Culmsee-Schönsee;
c) Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 2 (2A) für Getreide etc. und Aufhebung des Ausnahmetarifs 2B für Getreide etc., an dessen Stelle vom 1. August d. J. ab wieder ausschliesslich der Ausnahmetarif 2 (2A) tritt;
d) Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen 3 für Holz, 4 für Blei etc., 5 für Zink etc., 9 für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen, 20A für Eisenerze etc. und 23 für Düngemittel usw.
e) Berichtigungen.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 21. Juli 1894. (1792)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. August d. J. treten im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Leipzig I (Bayerischer Bahnhof) sowie Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) einerseits und den Stationen Dramburg und Golzow des diesseitigen Bezirks andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 27. Juli 1894. (1793)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. tritt zum Gütertarif des obenbezeichneten Verkehrs der Nachtrag VI in Kraft. Die in dem Nachtrage vorgesehenen Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Bobzin, Hagenow (Stadt) und Wittenburg i/M. gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Hagenow-Wittenburg i/M. Im übrigen enthält der Nachtrag direkte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Berger-Damm, Bruhnskoppel, Perdöl und Vietznitz des Direktionsbezirks Altona, Charlottenhof i/M. und Schwastorf-Dratow der vormaligen Mecklenburgischen Südbahn, sowie für den Verkehr zwischen Hamburg H. und den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Der Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 28. Juli 1894. (1794)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schmalspurige Eisenbahn Schönfeld-Geyer. Für die Beförderung von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen des Spezialtarifs III (Ziffer 1) im Uebergangsverkehre mit der Hauptbahn werden vom 1. August d. J. an folgende ermässigte Frachtsätze angewendet:

Tannenberg-Schönfeld Uebergang . . . 0,03 ℳ für 100 kg
Geyer - Schönfeld Uebergang . . . 0,04 „ für 100 kg

Dresden, den 28. Juli 1894. (1795)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband. Für Petroleum- und Naphtasendungen in Ladungen von 10 000 kg auf einen Wagen von Ludwigshafen a. Rhein nach Basel Bad. Bahn, mit Bestimmung nach gewissen Gebieten der Westschweiz tritt mit Wirkung vom 1. August l. J. ein ermässigter Ausnahme-Frachtsatz in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterverwaltungen in Ludwigshafen a. Rhein, Mannheim und Basel Bad. Bahn.

Karlsruhe, den 25. Juli 1894. (1796)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. gelangen die Nachträge IV zu den Tarifheften 2 und 3 und II zu Tarifheft 5 zur Einführung. Sie enthalten die Bestimmung über die laut Bekanntmachung vom 9. Mai d. J. mit Ablauf des 31. d. Mts. ausser Gültigkeit tretenden Frachtsätze der Ausnahmetarife 5a (Getreide) und 5c (Kleie).

Abdrücke dieser Nachträge können von den betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 25. Juli 1894. (1797)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. September d. J. erhöhen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3b bezw. 3a (Wolle etc. in Mengen von mindestens 5 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen) zwischen Leipzig (Bayer. u. Thür. Bahnh.) einerseits und Prag (Bubna, Sandthor, Smichow, Unionbank, B. E. B.) andererseits — Seite 34 des Heftes 4 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs — und zwischen Leipzig (Berl. und Dresdn. Bhf.) einerseits und Prag, Smichow (K. K. Oe. St. B.) andererseits — S. 29 des Heftes 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifs — von 210 auf 220 ₰ für 100 kg. Der bis auf weiteres vierfach abzuziehende Kursunterschieds-Betrag von 2 ₰ für 100 kg bleibt unverändert.

Dresden, den 25. Juli 1894. (1798)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. Mit Wirkung vom 15. August l. J. wird die Station Eutritzsch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, für welche in dem vorgenannten Verkehr z. Z. nur Ausnahme-Frachtsätze für Giessereiroheisen bestehen, allgemein in diesen Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 26. Juli 1894. (1799)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 ab tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Einbeziehung neuer Stationen, Aufhebung des Ausnahmetarifs 23 für Eisenvitriol zur überseeischen Ausfuhr zum 15. September d. J. sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Die eintretenden Aenderungen in den besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 26. Juli 1894. (1800)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. August d. J. erscheinen: 1. zum Gütertarif mit den Hessischen Nebenbahnen der Nachtrag V. Die im Nachtrag enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt; 2. zum Kilometerzeiger für die Hessische Ludwigsbahn zur Berechnung der Preise für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag I. Soweit durch beide Nachträge Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. September in Gültigkeit. Die Nachträge sind von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, kostenlos zu erhalten.

Mainz, den 27. Juli 1894. (1801)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Mit dem 1. August 1894 tritt der Nachtrag IX zum Bromberg-Sächsischen Verband-Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen neue Frachtsätze für die Stationen Gr. Hermenau, Liebstadt i. Ostpr., Mirakowo, Richnau und Sportehnen des Direktionsbezirks Bromberg, sowie Neundorf i. V. der Sächsischen Staatseisenbahnen.

An Stelle der mit dem 1. August d. J. ausser Kraft tretenden Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. (Ausnahmetarif 2) sind vom gleichen Zeitpunkte ab die bisher nur für Oelsamen gültigen Ausnahmefrachtsätze (Ausnahmetarif 2 a) auch wieder für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate anzuwenden.

Bromberg, den 21. Juli 1894. (1802)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Bromberg. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft. Er enthält unter anderen zum Theil schon bekannt gegebenen Tarifänderungen Entfernungen für die Stationen Kamlarken und Parkowo des Direktionsbezirks Bromberg, sowie neue Ausnahmetarife für Getreide, Mühlenerzeugnisse, Oelsamen und Braunkohlen-Darrsteine.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann. (1803)

Frankfurt a/M., den 27. Juli 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Biblisheim wird vom 1. August 1894 ab in die Hefte 1 bis 5 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs und in den Gütertarif für den Nassau-Elsass-Lothringischen Verkehr aufgenommen. Ueber die Frachtberechnung ertheilen die in Frage kommenden Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Strassburg den 26. Juli 1894. (1804)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau-Donaulände trans. und Regensburg-Donaulände trans. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab wird die Station Schlebusch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfelde mit den für die Station Schlebusch-Morsbroich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) gültigen Frachtsätzen in die Ausnahmetarife 1 und 2 für Eisen- und Stahlwaaren etc. bezw. Façoneisen und Roheisen etc. einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Juli 1894. (1805MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 betr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Sächsische Station Wolkenburg in den Ausnahmetarif 6 A für Schleifholz usw. einbezogen. Die Frachtsätze stellen sich um 0,02 *M.* höher als diejenigen für die Station Remse.

Dresden, den 24. Juli 1894. (1806)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr Bayern-übrige Deutsche Eisenbahnen. Die Bekanntmachung mit der Ueberschrift „5. Lieferfristen" auf Seite IV der Beilage zu No. 50 der Vereinszeitung l. J. erhält den folgenden Zusatz:

„Die vorstehenden Bestimmungen haben die Genehmigung des Königl. Bayerischen Staatsministeriums des K. Hauses und des Aeusseren erhalten."

München, den 23. Juli 1894. (1807)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. August d. J. tritt der XVIII. Nachtrag zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Bretleben, Esperstedt (Kyffhäuser), Frankenhausen (Kyffhäuser), Marlishausen, Roda-Niederwillingen und Stadt-Ilm des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie für die Station Töppeln-Ladegleis der Weimar-Geraer Eisenbahn und für die Stationen Immenhausen, Mengeringhausen und Rönkhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Aufnahme der Station Freienohl des letztbezeichneten Direktionsbezirks in den Ausnahmetarif 8 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II etc., der Station Corbach desselben Direktionsbezirks in den Ausnahmetarif 7 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, sowie der Station Eiserfeld des gleichen Direktionsbezirks und der Stationen Hoyerswerda und Wittenberg (Prov. Sachsen) in den Ausnahmetarif 15 für Giesserei-Roheisen.

Elberfeld, den 24. Juli 1894. (1808)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August d. J. treten für die Staatsbahnverkehre Hannover- und Oldenburg-Erfurt die Nachträge 32 und 31 in Kraft. Dieselben sind durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 26. Juli 1894. (1809)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hannover-Oberhess. Güterverkehr. Am 1. August d. J. gelangt der Nachtrag V zum Tarif für vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Nähere Auskunft über dessen Inhalt ertheilen die Güterabfertigungen.

Giessen, den 26. Juli 1894. (1810)
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag 19 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze für verschiedene in den Verband aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Erfurt und der Weimar-Geraer Bahn, Ermässigung der Frachtsätze für die Stationen Meeder und Rodach der Werrabahn, Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle, sowie Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen (Theil II) und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 26. Juli 1894. (1811)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen. Am 1. August d. J. tritt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden ein neuer Binnentarif für die Beförderung von Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die unterzeichnete Direktion und die Stationen, bei welchen Exemplare des Tarifs käuflich zu haben sind.

Friedland (Meckl.), den 27. Juli 1894.
Die Direktion. (1812)

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Bromberg. Am 1. August d. J. werden die an der Neubaustrecke Mohrungen-Wormditt gelegenen Stationen Gr. Hermenau, Liebstadt und Sportehnen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in den Tarif für den Güterverkehr Elberfeld-Bromberg einbezogen. Gleichzeitig treten infolge Abkürzung der Entfernungen über die vorgedachte neue Strecke Frachtermässigungen für die Stationen Arnsdorf i/Ostpr., Guttstadt, Heinrikau, Regerteln und Wormditt in Kaft. Ueber die Frachtberechnung ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 26. Juli 1894. (1813)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Königl. Preussische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. September d. J. wird der bei Benutzung der D- (Durchgangs-) Züge der Preussischen Staatsbahnen ausser dem Fahrpreise zu entrichtende Zuschlag von 1 *M.* für die III. Klasse und 2 *M.* für die II. und I. Klasse im Falle der Benutzung dieser Züge auf Strecken von nicht mehr als 150 km auf die Hälfte der obigen Beträge herabgesetzt.

Die in den Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifen Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen enthaltenen Besonderen Bestimmungen zu § 17 der Verkehrsordnung werden dementsprechend durch folgenden Zusatz zu Absatz 1 ergänzt:

„Im Falle der Benutzung der Durchgangszüge auf Strecken von nicht mehr als 150 km beträgt die Platzgebühr 0,50 *M.* für die III. Klasse und 1 *M.* für die II. und I. Klasse."

Der vorstehende Zusatz ist gemäss den Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Erfurt, den 25. Juli 1894. (1814MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen
Königlichen Eisenbahndirektionen.

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen. Mit 1. August d. J. tritt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden für die diesseitigen Strecken ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die unterzeichnete Direktion und die Stationen, bei welchen Exemplare des Tarifs käuflich zu haben sind. (1815)

Friedland (Meckl.), den 26. Juli 1894.
Die Direktion.

3. Personen- und Güterverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Einführung des Nachtrages III zu Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen etc. auf den Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 15. August l. J. gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. April 1893 gültigen Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf sämmtlichen Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:
1. Berichtigungen des Haupttarifes, gültig vom 1. September 1894;
2. Aenderung der Bestimmungen über die Ausgabe und Benützung von Saison- und Abonnementkarten im Naheverkehre, gültig vom 1. Januar 1895;
3. Ausnahmetarif Nr. 17 für Zeitkarten im Fernverkehre, gültig vom 1. Januar 1895.

Dieser Nachtrag ist bei der Station Wien Südbahnhof (Kasse V) und bei der gesellschaftlichen Betriebsdirektion in Budapest zum Preise von 20 kr. oder 40 Hellern erhältlich.

Wien, am 26. Juli 1894. (1816)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 18. September d. J., Nachmittags 4 Uhr, erfolgt in unserem Geschäftszimmer hierselbst in Gegenwart eines Notars die Ausloosung von diesseitigen Prioritätsobligationen zur Amortisation, wovon die Inhaber benachrichtigt werden.

Oels, 24. Juli 1894. (1817)
Direktion.

5. Verdingungen.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung soll eine Dampfheizungs-Anlage für die Wagen - Reparaturwerkstatt Gleiwitz O/S. beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem technischen Büreau M, Brüderstrasse 36, von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von uns gegen postfreie Einsendung von baar 2 *M.* portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Dampfheizungs-Anlage für die Hauptwerkstatt Gleiwitz O/S." zu dem auf Donnerstag, den 23. August 1894, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion, Am Oberschlesischen Bahnhof 21/23, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 27. Juli 1894. (1818)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 10000 Unterlagsplatten für Nebenbahnen soll vergeben werden. Bedingungen sind durch unser Sekretariat gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ zu beziehen, Angebote, in welchen die Lieferfrist anzugeben ist, mit bezüglicher Aufschrift bis zum 8. August d. J. hier einzureichen.

Giessen, den 24. Juli 1894. (1819)
Grossherzogliche Direktion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen. 360000 kg alte Schienen sind zu verkaufen. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 7. August d. J., Vormitttags 10 Uhr, dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 23. Juli 1894. (1820)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 60. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. August 1894.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Böhmische Westbahn: ein Kapitel zur Oesterreichischen Eisenbahngeschichte.
Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gmunden der Salzkammergutbahn in die Stadt Gmunden.
Kundmachung, betr. die dem Lokalbahnamte im K. K. Handelsministerium unterstehenden Lokalbahnen.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Enquete über d. Mühlenindustrie.
Aussenhandel Oesterr.-Ungarns.
Statutenänderung d. Böhm. Nordb.
Betriebserleichterungen.
Zugverspätungen im Juni d. J.
Betriebseinnahmen der Ungar. Eisenbahnen im Juni d. J.
Die Direktorenkonferenzen und das Betriebsreglement.
Frachten-Nachrechnungsanstalt.
Rechtsfall.
Generalversammlung.
Bestellung eines Kurators.
Börsenbericht.
Aus England:
Neue Strassenbrücke beim Tower in London.
Der Londoner Grafschaftsrath u. die Eisenbahnen.
Aus Südamerika:
Mexiko. Portorico.
Aus Asien:
China.
Aus Afrika:
Deutsch-Ostafrika.
Deutsch-Südwestafrika.
Algerien. Tunesien.
Personalnachrichten:
Preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf ausrangirter Lokomotiven usw.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

(Fortsetzung aus Nr. 57.)

Im folgenden ist auf eine Reihe ausgeführter Beispiele von Tunneln, welche mit Hilfe von Vollbrustschilden ausgeführt sind, näher eingegangen. Im ferneren ist eine Reihe von Vorschlägen, die für die Ausführung bestimmt sind oder die sonst in der einen oder anderen Richtung Bemerkenswerthes bieten, zur Besprechung gezogen.

1. Der Barlow'sche Themsetunnel.

Dicht oberhalb des Tower in London hat Barlow im Jahre 1869 unter der Themse ein 403 m langes eisernes Rohr von 2,1 m lichtem Durchmesser hergestellt, welches dem Fussgängerverkehr dient. An beiden Enden befinden sich Schächte für den Zu- und Abgang der Personen.

Zum Bau der Tunnelröhre wurde eine 1,25 m lange Schildtrommel verwendet, mit der in einem Zeitraum von 24 Stunden bis zu 2,75 m Fortschritt erzielt wurde. Das Gebirge war dem Vortrieb durchweg günstig; es bestand aus steifem undurchlässigen Thon von schwarzgrüner Farbe, der so viel Feuchtigkeit enthielt, dass der Boden für den Abbau noch angemessene Standfähigkeit besass. In der Mitte der Schildtrommel befand sich ein sechseckiger Ring, durch den einige Häuer den Boden 0,5 bis 1 m weit dem Schilde vorauf beseitigen, mit anderen Worten einen kurzen Centralstollen ausbrechen konnten. Dem Schild fiel also nur die Aufgabe zu, den rings um diesen Stollen herum stehen gebliebenen Thon heraus zu schälen. Der die sechseckige Angriffsstelle einfassende Ring war mit sechs Speichen an die Trommel angeschlossen, die mit dem Ringe zusammen das Diaphragma bildeten. Der Vorschub der Trommel wurde mittelst sechs Druckwasserpressen, deren eine an jeder Speiche angriff, ausgeführt; bei jedem Vorschieben rutschte der Rand der Schildtrommel auf der fertigen Tunnelröhre, wie dies früher angegeben ist. Unter dem Schutze des hinter dem Diaphragma befindlichen Trommeltheiles wurde jedesmal, nachdem die Pressen genügend weit zurückgeholt waren, ein neuer Tunnelring eingezogen. Jeder Ring war zusammengesetzt aus drei grossen und einem kleinen Segmentstücke, die gehörig unter einander und mit den Nachbarringen verbolzt wurden. Die Kraft einer jeden Druckwasserpresse war auf 10 t bemessen; für gewöhnlich war indess die der Leistung einer Presse entsprechende Kraft für den Vortrieb ausreichend. Die abgebauten Berge wurden nach rückwärts in den Tunnelraum geworfen und von dort abgekarrt.

Die Vortriebsweise bot nach dem Gesagten wenig Schwierigkeiten. Der Betrieb war sehr einfach, der Boden ausreichend fest und das Profil nur klein.

Der Tunnel dient noch heute dem Fussgängerverkehr zwischen beiden Ufern der Themse, ohne indessen hierfür zu besonderer Bedeutung gelangt zu sein. Das Tunnelprofil ist

so niedrig, dass die Kopfbedeckung der Fussgänger jeden Augenblick gefährdet ist.

2. Der Beach'sche Tunnel unter dem Broadway in Newyork.

Im Jahre 1870 wurde von Beach unter dem Broadway bei der Warrenstreet in Newyork ein 2,44 m weiter kurzer Tunnel für eine pneumatische Bahn mittelst eines durch Druckwasserpressen vorgetriebenen Brustschildes gebaut. Dieser Schild trägt das Gepräge der neueren Vortriebsapparate in höherem Grade als der von Barlow. Man hatte auch Vorkehrung getroffen, um durch Anspannung nur eines Theiles der Pressen den Schild für den Fall, dass er etwa aus der Richtung gewichen sein sollte, wieder in die Tunnelachse hineinzubringen. Das Gebirge bestand aus losem sandigen Boden. Die Schildtrommel war im mittleren Theile aus Holz hergestellt, indem Längshölzer dicht an dicht im Kreise aneinander gefügt waren. Nach der Ortseite war dieser Holztrommel ein schmiedeeiserner zugeschärfter Ring vorgeschuht, mit dem der Apparat in das Erdreich drang. In diesem Ringe wiederum befanden sich acht ebenfalls nach vorn zugeschärfte Etagenböden, auf die der Boden in abgeböschter Fläche herabfiel. Nach der Tunnelseite war ebenfalls an die Holztrommel eine Eisentrommel angeschlossen, die über den fertigen Tunnel, der aus Gewölbemauerwerk hergestellt wurde, futteralartig hinübergriff. Auf die hinteren Hirnenden der Trommelhölzer, die aussen mit den eisernen Ringen bündig lagen, innen dagegen entsprechend ihrer grösseren Stärke vortraten, war ein schwerer eiserner Ring gelegt, der die Angriffsfläche für die Presscylinder bildete. Die Presskolben setzten sich vermittelst eines ringförmigen Kissens gegen das frische Mauerwerk. Im ganzen waren 8 Pressen vorhanden, deren jede auf einen Druck von 126 t eingerichtet war. Das Gewölbe wurde allemal in Ringen von 40 cm — zwei Ziegelsteinlängen — weitergeführt. Mehrfach wurden beim Vortrieb Steine angetroffen, die angebohrt und gespalten wurden.

Es ist schon früher angeführt worden, dass über dem Tunnel arge Versackungen eingetreten sind, welche zu unliebsamen Ausbesserungen der in der Strasse befindlichen Leitungsanlagen Anlass gaben.

Mit dem Beach'schen Schilde wurde in den Jahren 1871 und 1872 ein fernerer 2,44 m weiter Tunnel unter der Strasse von Cincinnati hergestellt, über den indessen weitere Mittheilungen nicht vorliegen.

3. Der Tunnel der City- und Südlondonbahn.

Die City- und Südlondonbahn, bekanntlich von Greathead erbaut, ist für den elektrischen Zugverkehr zwischen der City von London und dem südlichen Londoner Bezirk eingerichtet. Ihre Tunnel liegen etwa 15 m unter dem Gelände und sind zum grössten Theile 3,05 m weit, stellenweise etwas weiter. Die Linie liegt fast auf ihrer ganzen Länge von 5 km im steifen Londoner Thon. Nur an einzelnen Stellen waren die Tunnel dieser Bahn durch stark wasserhaltigen Kies zu führen, in dem man zur Anwendung von Pressluft übergehen musste. Eine derartige Strecke von 75 m Länge befindet sich auf dem südlichen Abschnitt der Bahn. Die Länge des von Greathead angewendeten Brustschildes beträgt 2 m. Im Thon konnte man ebenso wie beim Barlow'schen Themsetunnel dem Schilde vorarbeiten, indem man das innere Erdreich 0,5—1 m, unter Umständen sogar bis zu 2,5 m weit fortnahm, sodass nur noch ein Ring auszuschälen blieb. Der Schild wurde durch 6 Druckwasserpressen immer absatzweise um 0,48 m vorgeschoben. Ein im Innern des Schildmantels ringsherum angebrachter Gusskörper, welcher dem Mantel als Versteifung diente, bot gleichzeitig den Druckwassercylindern die nöthigen Angriffspunkte. Die Auskleidung des Tunnels war aus gusseisernen Ringen zusammengesetzt; auf ihr rutschte die Schildtrommel in bekannter Weise. Man hatte noch die Vorsicht getroffen, den in der Trommel befindlichen ringförmigen Gusskörper mit einigen eisernen Stäben waagerecht und senkrecht zu durchziehen, damit die Brust bei plötzlichem Wasserzudrang schnell mit Bohlen verzogen werden könnte.

Der Arbeitsfortschritt betrug an jeder Angriffsstelle täglich 3—5 m, im wasserführenden Gebirge freilich weniger. Wo in Kies gearbeitet wurde, half man sich, um einem zu starken Entweichen der Pressluft vorzubeugen, dadurch, dass rings um den Schildrand Kalkbrei in das Gebirge geblasen wurde. Die hierdurch erzielte Abdichtung hat in der That genügt, um den Bau ungehindert von statten gehen zu lassen. Im übrigen sind Senkungen irgend welcher Art in der Erdoberfläche über dem Tunnel oder im daranstossenden Gelände nicht vorgekommen.

Die Wandungen der Tunnelröhre bestehen aus einzelnen gusseisernen, mit Flanschen verbundenen 48 cm breiten Ringen, die wieder aus einzelnen zwischen 1,5 und 1,8 m langen Bogenstücken mit Hilfe von Flanschen zusammengesetzt sind; nur das obere Passstück, welches zur Herstellung des Schlusses parallelflächige Flanschen erhalten hat, ist kürzer gehalten. Die Gefache zwischen den in das Innere hervortretenden Flanschen sind nicht, wie es sonst üblich und von Vortheil ist, ausgemauert, sondern ganz leer gelassen. Der rings um die Tunnelröhre verbleibende Spielraum innerhalb des Gebirges wurde mit dünnem Mörtel gefüllt, der durch kleine in den Eisenplatten belassene Oeffnungen mittelst Pressluft eingetrieben wurde. Innerhalb der Stationen wurden die Tunnel zunächst ohne jede Rücksichtnahme auf die Stationsanlagen durchgeführt und erst später bei deren Herstellung ausgebrochen. Dabei zeigte sich, dass der ringsherum eingetriebene Mörtel zu einer festen dichten Kruste erhärtet war, die alle Zwischenräume gut ausfüllte.

In England hat man beiläufig den Namen Greathead's, des Erbauers der City- und Südlondonbahn, mit der Art des Vollschildvortriebs überhaupt zu verknüpfen gesucht, indem man die Baumethode nach ihm benannte. Namentlich in Amerika erhebt man, auf Beach hinweisend, Protest hiergegen. Thatsächlich ist weder Greathead noch Beach der Erfinder der Baumethode, die in Barlow und selbst Brunel ihre Vorgänger hat. Die Entwickelung der Bauweise ist mit einem einzigen Namen überhaupt nicht zu decken; es handelt sich bei der Vollschildbauweise um eine fortlaufende Kette von Verbesserungen und Aenderungen, an denen zahlreiche Ingenieure theilgenommen haben.

4. Der St. Clairtunnel.

Eins der grossartigsten Beispiele der Vortriebsweise mittelst geschlossenen Brustschildes ist die Ausführung des St. Clairtunnels der Grand Trunkbahn, welcher den St. Clairfluss am Südende des Huronsees zwischen Point Edward und Fort Gratiot unterschreitet. Der Durchmesser dieses Tunnels beträgt 6,4 m zwischen den äusseren Leibungen der gusseisernen Ringauskleidung gemessen, ist also mehr als doppelt so gross wie der City- und Südlondontunnel, und seine Querschnittsfläche beträgt mehr als das Vierfache. Vermittelst dieses Tunnels wird die kürzeste Verbindung der Grand Trunklinie zwischen Montreal und Chicago (1 350 km) sowie zwischen Portland und Chicago (1 825 km) hergestellt. Der Tunnel wurde bereits 1880 von Sir Henry Tyler angeregt; 1886 wurde die St. Clairtunnel-Gesellschaft gebildet, zu deren Oberingenieur Joseph Hobson bestellt wurde. Der ganze Tunnel erhielt eine Länge von 1 830 m zwischen den in 760 und 945 m langen Voreinschnitten liegenden Portalen. Der Tunnel hat eine westöstliche Richtung. Unter dem Flusse ist eine nach der Kanadischen Seite unter 1 : 1 000 fallende Sohlstrecke von 520 m Länge angeordnet, an welche beiderseits Steigungen von 1 : 50 anschliessen. Von dem Tunnel liegen im ganzen 700 m unter dem Flusse. Nach den angestellten Schürfungen bestand das zu durchfahrende Gebirge auf der ganzen Baulinie aus mehr oder weniger mit Steinblöcken durchsetztem blauen Thon. Darüber liegt ein 1,5—7,5 m starkes

Sand- und Kiesbett, von dem sich einzelne Kies- und Triebsandnester in den zu durchfahrenden Thon hinabziehen. Unter dem Thon liegt Felsen, der aber von dem Tunnel nicht erreicht wird.

Man versuchte anfänglich, den Tunnel von Schächten aus vorzutreiben, die man am Uferende niederbrachte. Die Fertigstellung dieser Schächte erwies sich indessen bald als unausführbar. In dem einen wurde der eiserne Senkbrunnen arg verbogen und gleichzeitig stieg der Thon in der Sohle hoch; im anderen Schacht war der Cylinder schliesslich überhaupt nicht mehr niederzubringen. Man änderte infolge dessen den Plan und stellte Voreinschnitte her, von denen aus man mittelst zweier Vollschilde, also von nur zwei Angriffsstellen aus, gegen einander arbeitete. Mit diesen Vortriebsapparaten welche von Hobson entworfen waren, wurde das Ueberraschende geleistet, dass die ganze 1 830 m lange Tunnelröhre in Jahresfrist fertiggestellt war. Am 11. Juli 1889 wurde mit dem Vortrieb auf der Amerikanischen, am 21. September desselben Jahres auf der Kanadischen Seite begonnen. Am 25. August 1891 wurde die Verbindung zwischen beiden Tunnelabschnitten hergestellt und am 30. August trafen die Schilde aufeinander. Es ist dies eine Leistung, der die höchste Anerkennung nicht versagt werden kann und welche die Anwendbarkeit der Brustschilde auch für den Bau sehr weiter Tunnel ausser Zweifel stellte.

Bis an die Flussufer heran wurde die Anwendung von Druckluft nicht erforderlich; unterhalb des Flusses dagegen war nur mit erhöhtem Luftdruck vorwärts zu kommen; der Ueberdruck musste nach und nach von 0,7 auf 1,6 Atmosphären, zeitweise sogar auf 2,8 kg auf 1 qcm gesteigert werden. Die eiserne Schildtrommel, welche beistehend in einfachen Linien wiedergegeben ist, hatte Abmessungen von ungewöhnlicher

Vortriebsapparat des St. Clairtunnels.

Grösse. Der Durchmesser betrug nicht weniger als 6,55 m, die Länge 4,65 m. Die vordere Kante war in der üblichen Weise zugeschärft. Der hintere Theil der Trommel, in welchen die einzelnen Ringe der Tunnelauskleidung eingebaut wurden, hatte 1,22 m Länge und war durch eine quer durch den Schild gespannte, in sich ordnungsmässig versteifte Blechwand — Diaphragma — von dem übrigen Trommelraum abgeschieden. In diesem den eigentlichen Arbeitsraum nach rückwärts begrenzenden Diaphragma waren rings am Umfange die Druckwasserpressen so eingespannt, dass die Kolben hinter der Wand nach dem fertigen Tunnel zu spielten, während die Cylinder sich im Arbeitsraum befanden. Um den Pressendruck durch das Diaphragma besser auf die Trommelwand zu übertragen, wurde ersteres an der Ortseite durch versteifte Konsolbleche mit dem Trommelmantel verbunden. Die Pressen, 24 an der Zahl, waren so gebaut, dass jede eine Kraft von 125 t, alle zusammen also von 3 000 t zu leisten vermochten. Für gewöhnlich kam man mit 1 200—1 500 t aus, selten war eine Kraft von 1 800 t nöthig. Obwohl man die Pressen dem inneren Umfange des Trommelmantels möglichst nahe gerückt hatte, vollzog sich die Uebertragung des Drucks auf die Stirn der Tunnelröhre beim Vorschub doch mit einer gewissen Exzentrizität, was dazu führte die Kolbenhäupter mit einer schiefen Schulter zu versehen. Die Kolben hatten 0,63 m Hub; hiervon wurden aber bei jedem Vorschub nur 0,46 m benutzt.

Im unteren Theile des Diaphragmas befanden sich nebeneinander zwei Förderöffnungen von je 1,8 × 1,35 m Weite, durch welche auch kleine Fördergeleise in den eigentlichen Arbeitsraum vorgestreckt waren. Der Inhalt der kleinen Förderwagen, welche auf diesen Geleisen verkehrten, wurde weiter rückwärts in grössere Erdtransportwagen umgeladen, welche von Pferden abgefahren wurden. Der Arbeitsraum vor Ort hatte folgendes Aussehen: Ortsseitig vor dem Diaphragma befand sich zunächst ein freier Raum von 1,22 m Tiefe, in dem sich rings am inneren Umfang der Schildtrommel die Pressen zeigten. Vor diesem Raum und bis an die Schneiden des Mantels reichend waren durch eingespannte Blechwände zwei waagerechte und drei senkrechte, 12 etagenartige Gefache oder Arbeitszellen gebildet, in denen durch die Bergleute das Material abgegraben wurde, um sodann hinabgeworfen zu werden. Auf der Sohle wurde es in die kleinen Förderwagen geladen. Bei jedem Vortrieb drangen die Berge, von den Schneiden der Trommel und der Scheidewände losgeschält, in die Arbeitszellen. Beiläufig boten die Zellenwände auch ein geeignetes Mittel, um das Diaphragma zu befestigen, gleichsam an diesen Wänden aufzuhängen. Die hierfür angewendeten Zuganker sind in der Abbildung angedeutet.

Der Vortrieb mit diesem Brustschild bot im Thon keine erheblichen Schwierigkeiten; wo man indessen auf Sand- oder Kiesboden traf, wurde die Arbeit ungemein erschwert. Die Druckluft entwich mit Heftigkeit in den Fluss und man vermochte sich schliesslich nur dadurch zu helfen, dass man den grössten Theil des Orts mit einem Thonschlag zugedeckt hielt, wodurch dann dem Entweichen der Pressluft wirksamer begegnet wurde. Stellenweise wurde die Arbeit erschwert, indem man in besonders weiche Thonschichten gerieth. Auch Steinblöcke machten hin und wieder viel zu schaffen, namentlich deshalb, weil die Anwendung von Sprengmitteln zu ihrer Beseitigung ausgeschlossen war, um nicht die Luft zu verunreinigen. Man musste sich darauf beschränken, die Steine mit Keilen auseinanderzutreiben.

Zur Abfuhr der kleinen Förderwagen wurden ursprünglich, auch in Druckluft, Pferde verwendet. Da dieselben aber bald von Gliederreissen befallen wurden, benutzte man sie später nur noch ausserhalb der Luftkammer; innerhalb derselben beschäftigte man Maulthiere, die gegen Druckluft weniger empfindlich sind.

Die Tunnelröhre wurde in der gewöhnlichen Weise aus einzelnen Ringen zusammengesetzt. Jeder Ring hatte 13 Ringstücke und wurde geschlossen von einem kurzen Scheitelstück, dessen Flanschen nach aussen schwach keilförmig zu einander verliefen. Die früher schon kurz skizzirte Art, wie man die einzelnen Stücke, welche beiläufig 475 kg wogen, montirte, verdient hier besonderer Erwähnung. In der Achse des Brustschildes, an der Tunnelseite des die Druckwasserpressen enthaltenden Diaphragmas befand sich ein im Kreise rings herum beweglicher Arm. Mittelst dieses Armes wurden die Platten an der Sohle ergriffen und durch ein geeignetes Getriebe im Kreise um den richtigen Winkel geschwenkt, und sodann vom Arm selbst mittelst Handkurbel und Vorgeleges in die richtige Flucht vorgestreckt. Der Arm besass zur Erleichterung des Drehens ein über die Achse hinaus sich erstreckendes Gegengewicht.

Die einzelnen Ringstücke der Tunnelverkleidung wurden vor dem Versetzen an den Stössen behobelt und in heissem Zustande in flüssigen Asphalt getaucht. Die Räume zwischen den Flanschen im Innern der Röhre wurden mit Ziegeln in Cement ausgekleidet, derart, dass die Flanschen selbst um einige Centimeter hinter die Leibung zurücktreten.

Ueber die Richtungsbestimmung für den Vortrieb im Tunnel sind noch einige Worte hinzuzufügen. Die Vermes-

sungsarbeiten, welche dahin gerichtet waren, den Brustschild stets in gerader Linie und in der vorgeschriebenen Höhenlage voranzuführen, wurden so sorgfältig ausgeführt, dass ein Schild nie mehr als 0,5 cm aus der Richtung war und beide Schilde beim Durchschlagen des Tunnels genau aufeinander trafen. Der Feldmesser richtete unausgesetzt sein Augenmerk darauf, dass sich der Mittelpunkt des Diaphragmas stets genau in der Tunnelachse befand und das Diaphragma selbst eine genau senkrechte Lage zur Tunnelachse hatte. Zur Vornahme der hierfür erforderlichen Messungen war in die Wände der Luftschleuse, welche weiter zurück im fertigen Tunnel eingebaut war, eine 30 cm weite gusseiserne Röhre genau in der Achse des Tunnels eingelegt. An jedem Ende befand sich in der Röhre ein justirbares Fadenkreuz hinter einem Schauglase. Die Schaugläser lagen in Angeln, konnten also geöffnet und geschlossen werden. Sie hatten den Zweck, die Pressluft am Entweichen zu hindern. Ueber diese Glasfenster waren für gewöhnlich noch gusseiserne Schutzkappen gelegt. Es wurde nun nicht etwa durch die Röhre selbst, bei beiderseits geschlossenen Glasscheiben, nach dem Ziele hindurchvisirt, weil durch die Scheiben eine Ablenkung des Sehstrahls hätte erfolgen können. Vielmehr wurden erst aus dem hinteren Tunnelraum bei geöffnetem hinteren Glasfenster beide Fadenkreuze unter Zuhilfenahme eines elektrischen Lichtes, welches dieselben etwas von der Seite beleuchtete, genau nach der Tunnelachse justirt. Dann wurde das hintere Glasfenster wieder luftdicht geschlossen; der Markscheider begab sich mit seinem Instrument durch die Luftschleuse hindurch in die Luftkammer selbst, öffnete das andere nach Ort zu gelegene Fenster und richtete sein Instrument genau nach dem Fadenkreuz ein, um die so erhaltene Richtung alsdann auf das Diaphragma zu übertragen.

Die Messung wurde durch die aus der Ventilationsluft niedergeschlagenen Nebel häufig so erschwert, dass die Ventilatoren unter Umständen mehr als eine Stunde ausser Betrieb gestellt werden mussten, um klare Luft zu schaffen.

Das Geleis ruht im Tunnel auf hölzernen Querschwellen und diese liegen wieder auf vier hölzernen Langschwellen, die untermauert sind. Auch gegen die Stirn der Querschwellen ist Mauerwerk gesetzt.

Bei der Betriebsführung im Tunnel, welche mittelst fünffach gekuppelter sogenannter Decapodlokomotiven von 81 t Dienstgewicht begonnen wurde, ergab sich übrigens der Uebelstand, dass eine ausreichende Lüftung nicht hergestellt werden konnte.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2207 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 31. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Böhmische Westbahn: ein Kapitel zur Oesterreichischen Eisenbahngeschichte.

Folgenden Rückblick auf die Geschichte der nun verstaatlichten Böhmischen Westbahn, welcher auch für die Entstehungsgeschichte vieler Oesterreichischen Eisenbahnen von Interesse ist, entnehmen wir der „N. F. P."

„Man hat der Verstaatlichungsaktion nicht ganz mit Unrecht den Vorwurf gemacht, dass es bisher fast ausschliesslich wenig rentable und nicht genügend ausgerüstete Linien waren, die erworben wurden. Von der Böhmischen Westbahn darf aber behauptet werden, dass dieselbe zu den besten Eisenbahnunternehmungen Oesterreichs zählt und dass der Staat kaum ein schlechtes Geschäft macht."

(Es wird dann, der schon in Nr. 58 S. 542 d. Ztg. mitgetheilte, für den Staat vortheilhafte Einlösungspreis umständlich besprochen.)

„Die Böhmische Westbahn dankt, wie die meisten Oesterreichischen Bahnen, ihre Entstehung dem System der Staatsgarantie. Sie ist eine jener „jungen" Bahnen, die in den 60er Jahren wegen der Garantieleistung, sowie wegen der Besteuerung einen scharfen Konflikt mit der Regierung auszutragen hatten, der sogar finanzielle Verlegenheiten nach sich zog. Die Böhmische Westbahn beeilte sich daher, den recht unbequemen Bürgen ehestens von sich abzuschütteln, und leistete nach kurzer Zeit die Rückzahlung der Garantievorschüsse, um niemals wieder derselben zu bedürfen.

Den ersten Kavalieren des Reiches war ursprünglich die Konzession zum Bau der Eisenbahn von Prag nach Pilsen und Furth an der Bayerischen Grenze ertheilt worden; dieselben mussten aber die Konzession zurücklegen, weil die Beschaffung der Geldmittel auf die grössten Schwierigkeiten stiess. Erst den Gebrüdern Klein, A. Lanna und der Prager Eisen-Industriegesellschaft gelang es im Verein mit der kaum gegründeten Kreditanstalt, das Unternehmen ins Werk zu setzen. Damals galt noch die Methode der Generalentreprise. Mit Genehmigung des Finanzministers übernahmen die Gebrüder Klein sämmtliche Titres der Gesellschaft, 12 Millionen in Aktien und 12 Millionen in Prioritäten, gegen die Verpflichtung, die ganze Bahn auszubauen und mit allem Betriebsmaterial herzustellen. Sache der Bauunternehmung war es, die Aktien und Prioritäten zu placiren, um sich die erforderlichen Geldmittel zu verschaffen. Die Gebrüder Klein verbanden sich mit der Kreditanstalt, und diese legte einen Theil der Titres zur öffentlichen Subskription auf. Die 5 % Prioritäten, welche man zum Preise von 102 anbot, wurden überzeichnet, die Aktien dagegen, welche nur zum Kurse von 80 % = 160 fl. aufgelegt wurden, fanden weniger Anklang, heute sind dieselben Aktien mit 400 fl. bewerthet. Es ist interessant, dass die Böhmische Westbahn mit dem Anfangskapital von 24 Millionen im Wesen bis zum heutigen Tage vollkommen das Auslangen fand, denn es wurden später nur noch 4 Millionen Gulden in neuen Prioritäten ausgegeben, wovon 1,5 Millionen Gulden zur Rückzahlung der Staatsgarantievorschüsse und der Rest für naturgemässe Erweiterungsbauten verwendet wurden."

Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gmunden der Salzkammergutbahn in die Stadt Gmunden.

Das „R.-G.-Bl." Nr. 152 und das „Verordn.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 83 publiziren die Konzessionsurkunde vom 13. Juni d. J. für die vorgenannte Lokalbahn. Konzessionär ist die Firma Stern & Hafferl in Wien. Die Bahn, für welche auf die Dauer von 20 Jahren die vollständige Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer zugesichert wird, ist binnen einem Jahre zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Die Dauer der Konzession beträgt 90 Jahre.

Die Konzessionäre können eine Aktiengesellschaft bilden. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen; dagegen dürfen Prioritätsaktien mit dem Vorrange vor den Stammaktien ausgegeben werden. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionirte Bahn jederzeit unter den in der Urkunde bestimmten Bedingungen einzulösen.

Kundmachung, betreffend die dem Lokalbahnamte im K. K. Handelsministerium unterstehenden Lokalbahnen.

Die Nr. 84 des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." veröffentlicht diese Kundmachung, welche den Wirkungskreis des neuen Lokalbahnamtes näher umschreibt und insbesondere ein Verzeichniss jener Lokalbahnen gibt, die dem Amte unterstellt sind. Das Verzeichniss umfasst mit Ausnahme der Erzbergbahn sämmtliche Lokalbahnen, welche in der Verwaltung der Generaldirektion der Staatsbahnen stehen, ferner die Lokalbahnen in eigener Verwaltung und die Lokalbahnen der Südbahn, sowie der anderen grossen Eisenbahnunternehmungen, die verschiedenen elektrischen Bahnen, Dampftramways und Drahtseilbahnen, endlich die Lokalbahnen im Bau. Auch sollen dem Lokalbahnamte alle künftig zu erbauenden, auf Grund des Lokalbahngesetzes konzessionirten Lokalbahnen unterstellt werden. Ueberdies werden vom Lokalbahnamte alle Projekte von solchen Schleppbahnen (Industrie- und Bergwerksbahnen), deren Genehmigung zur Kompetenz des Handelsministeriums gehört, in dem Falle behandelt werden, wenn die den Gegenstand derselben bildenden Schleppbahnen an Bahnlinien anschliessen, welche dem Lokalbahnamte unterstehen. Endlich ist das Lokalbahnamt als selbständige Abtheilung der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen auch berufen, wenn es darum angegangen wird, die nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze einzuholenden technischen Gutachten über jene Projekte von Privatbahnen und Schleppbahnen abzugeben, bezüglich welcher die Bewilligung (Baukonsens) kompetenzmässig der politischen Landes- oder

Bezirksbehörde zusteht. Das Lokalbahnamt hat seine Geschäftsthätigkeit mit dem 1. Juli d. J. begonnen.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn für eine normalspurige Lokalbahn von Rochlitz nach Starkenbach auf die Dauer von 6 Monaten;

b) dem Aktionskomitee für den Bau einer Lokalbahn von Brückl nach Völkermarkt für diese Lokalbahn auf die Dauer eines Jahres;

c) dem Julius Bauer in Wien für eine normal- eventuell schmalspurige Lokalbahn von der Station Arnau der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Ober-Langenau eventuell bis Niederhof mit Abzweigungen von Mittel-Langenau nach Hohenelbe einerseits und nach Schwarzenthal andererseits, und einer Variante von Ober-Langenau nach Schwarzenthal auf die Dauer von 6 Monaten.

Neuerliche Enquete über die Mühlenindustrie

Gelegentlich der Inspektionsreise des K. K. Handelsministers wurde ihm gegenüber auf die grosse Schädigung hingewiesen, welche dieser Industrie aus dem sogen. Zoll-Restitutionsverfahren erwächst, das zum Vortheile insbesondere der Budapester Mühlen eingeführt wurde, und es wurde im Namen des Nordwestböhmischen Mühlenverbandes die Bitte gestellt, der Handelsminister wolle dem Ansuchen der Niederösterreichischen Müller um Gewährung einer 10 % Refaktie auf Kornmehlsendungen nach Böhmen nicht stattgeben, weil hierdurch die Interessen der Böhmischen Mühlen im weiteren wesentliche Schädigung erleiden würden. Der Handelsminister entgegnete, dass ihm die Lage der Böhmischen Mühlenindustrie bekannt sei und dass er für diesen Monat eine Enquete für Mühlenindustrielle und Mühleninteressenten in Aussicht genommen habe, bei welcher die Beschwerden der Böhmischen Mühlenindustrie einer eingehenden Prüfung unterzogen werden sollen.

Der Aussenhandel Oesterreich-Ungarns im ersten Halbjahr dieses Jahres.

Der Gesammtverkehr stellt sich in der Einfuhr auf 386 600 000 fl., somit um 8 500 000 fl. geringer, und in der Ausfuhr auf 385 500 000 fl., also um 2 000 000 fl. geringer. Hieraus ergibt sich ein Passivsaldo des gesammten Aussenhandels von 1 100 000 fl. in den ersten 6 Monaten dieses Jahres.

Die zum Vermahlen eingeführten Getreidearten repräsentiren einen Handelswerth von 7 300 000 fl., während der Handelswerth der in dieser Periode wieder ausgeführten Mahlprodukte sich auf 5 800 000 fl. beziffert.

Statutenänderung der Böhmischen Nordbahn.

Die Regierung hat die nachstehende Aenderung der §§ 7 und 9 der Gesellschaftsstatuten genehmigt. § 7 lautet nunmehr: (Gesellschaftskapital in Aktien): „Das gesellschaftliche Kapital, welches aus 12 999 900 fl. Oe. W., zerlegt in 86 666 Stück volleingezahlte, auf Ueberbringer lautende Aktien à 150 fl. Oe. W. bestanden hat, beträgt infolge der von der ordentlichen Generalversammlung beschlossenen Erhöhung desselben gegenwärtig 13 999 950 fl. Oe. W., zertheilt in 93 333 Stück volleingezahlte, auf den Ueberbringer lautende Aktien à 150 fl. Oe. W.“ Ferner lautet § 9 (Erhöhung des Gesellschaftskapitals): „Das Gesellschaftskapital kann über Beschluss der Generalversammlung und in gemäss desselben mit staatlicher Genehmigung durch Ausgabe neuer Aktien erhöht werden, in welchem Falle die Generalversammlung, welche die Erhöhung des Aktienkapitals beschliesst, zugleich die Modalitäten der Aktienemission bestimmt.“

Betriebserleichterungen für zwei elektrische Bahnen.

Die K. K. Generalinspektion hat den elektrischen Lokalbahnen Gmunden (siehe S. 560) und Baden-Vöslau folgende Betriebserleichterungen gestattet: 1. Ein Zug darf einem in gleicher Richtung vorangegangenen Zuge schon nach einer Minute folgen. 2. Das Signal „Halt“ ist womöglich auf eine Entfernung von 100 m zu geben und soll auf eine Entfernung von 50 m vom Zuge aus wahrnehmbar sein.

Zugverspätungen im Monat Juni d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 89; bei den Personenzügen über 20 Minuten 231; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 64; im ganzen 384. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, Hindernisse auf der Bahn, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 41.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juni d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 5 901 800 fl.
für 1 km 788 fl. (+ 29 410 fl., für 1 km + 3 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 097 289 „
für 1 km 784 fl. (+ 50 997 fl., für 1 km + 36 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 743 067 „
für 1 km 155 fl. (+ 79 282 fl., für 1 km — 6 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 7 742 156 fl.
für 1 km 605 fl. (+ 159 689 fl., für 1 km — 14 fl.).

In der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a) 37 935 873 fl. (+ 212 409 fl.), für 1 km 5 066 fl. (+ 282 fl.)
b) 6 496 234 „ (+ 2 001 366 „), „ 1 „ 4 640 „ (+ 1430 „)
c) 4 293 389 „ (+ 740 452 „), „ 1 „ 1 105 „ (+ 67 „)
zus. 48 725 496 fl. (+ 2 954 227 fl.).

Die kilometrische Einnahme sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen belief sich für die ersten 6 Monate d. J. auf 3 832 fl., d. i. + 96 fl. gegen das Vorjahr.

Die gemeinschaftlichen Direktorenkonferenzen und das Betriebsreglement.

In der am 28. Juni d. J. in Pressburg abgehaltenen Konferenz wurden sämmtliche auf die Abänderung des neuen Betriebsreglements bezüglichen Vorlagen und die darauf folgenden Fortsetzungen der Berichte der Ungarischen Enquetekommission über das Betriebsreglement bis auf § 51 (entspricht dem § 44 des Vereins-Betriebsreglements) berathen, welcher nämlich über die obligatorische Routenvorschrift verfügt. Da bezüglich einiger Punkte dieses Paragraphen, welche Veranlassung zu divergirenden Ansichten der Vertreter der Oesterreichischen Enquete gegenüber der Ungarischen Enquete gaben, eine vollständige Einigung nicht erzielt werden konnte, wird über diese Frage neuerlich eine gemeinsame Berathung stattfinden und die Formulirung der Entscheidungen der hierüber gefassten Beschlüsse sodann in einem Nachtrage zum Tariftheil I als Ergänzung zu § 51 erscheinen.

Der letzte diesfallsige Erlass des K. K. Handelsministers befasst sich mit dem Termine der endlichen Einführung dieser Modifikationen. Unter anderem bedauert der Minister, dass noch immer nicht eine definitive Einigung mit den Ungarischen Bahnen erzielt wurde, da doch aus den Verhandlungen hervorgeht, dass das Königlich Ungarische Handelsamt, sowie die von demselben veranstaltete Enquete in Budapest präzise und klar, sowohl vom gesetzlichen als kommerziellen Standpunkte, alle Abänderungen zum Ausdruck gebracht hat, um den Oesterreichischen Bahnen keinen Anlass zur Verschleppung der Frage zu geben. Es wird daher der am 31. Juli d. J. in Graz stattgefundenen gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz anfangs September d. J. eine zweite Berathung in Tatra-Füred folgen, in welcher voraussichtlich jene 72 Beschwerdepunkte erledigt werden, die seit einem Jahre Gegenstand so vieler Konferenzen und Enqueten gebildet haben.

Frachten-Nachrechnungsanstalten.

Zur Erleichterung der Frachtgebühren-Nachrechnung wurde gelegentlich der Enquete über das Eisenbahn-Betriebsreglement die Errichtung von Frachtenrevisions-Büreaus für die Verkehrscentren beantragt. Diese Anstalten sollen die Ueberwachung der seitens der Bahnverwaltungen eingehobenen Frachtgebühren gegen sehr mässige Vergütung oder ganz unentgeltlich für das Publikum übernehmen. Die Innsbrucker Handels- und Gewerbekammer verfügt schon seit längerem über eine solche Einrichtung. Dieselbe übernimmt für das verfrachtende Publikum, also nicht blos für die Mitglieder der Kammer, die Ueberwachung der geleisteten Frachtgebühren, und hebt dafür wie für die Eintreibung und Uebermittelung etwaiger Uebergebühren pro Frachtbrief den bescheidenen Betrag von 5 kr. ein. Im Niederösterreichischen Landtage wurde die Errichtung einer analogen Anstalt für Niederösterreich beantragt.

Die Förderung solcher Anstalten kann unmöglich Sache der Eisenbahnverwaltungen sein; sie würden sich selbst damit ein Armuthszeugniss ausstellen und sich eine unnöthige und lästige Kontrole aufbürden. Das Gerücht, dass sich die Oesterreichischen Staatsbahnen mit dieser Frage beschäftigen, dürfte daher unbegründet sein.

Beschränkung eines Bergbaubetriebes durch Erweiterung des Betriebes einer schon bestehenden Eisenbahn (Bergrechtsfall).

Anlässlich des der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom K. K. Handelsministerium ertheilten Konsenses zur Erweiterung der Station Karwin durch Vermehrung der Geleiseanlagen und Errichtung mehrerer Hochbauten hatte das K. K. Ministerium des Innern den Erlass der K. K. Schlesischen Landesregierung aufrecht erhalten, nach welcher die Ausführung der geplanten Stationserweiterung gemäss § 7 der Ministerialverordnung vom 2. Januar 1859, „R.-G.-Bl." Nr. 25, nur unter der Bedingung gestattet wird, dass, nachdem diese Erweiterung über die dem Grafen Larisch-Mönnich verliehenen Grubenmassen ausgeführt werden soll, die Eisenbahnverwaltung dem Bergbauunternehmer, sobald sich derselbe infolge der nach § 6 der obenerwähnten Ministerialverordnung etwa künftig zu treffenden Sicherheitsmaassregeln eine Beschränkung seines Betriebes zu Gunsten der erwähnten Stationserweiterung gefallen lassen muss, angemessene Entschädigung dafür leiste. Der Verwaltungs-Gerichtshof hob infolge des Rekurses der Kaschau-Oderberger Bahn die angefochtene Entscheidung aus folgenden Gründen auf: Die Einwendung der Eisenbahnverwaltung, dass es sich in diesem Falle um die Kollision zwischen einem schon bestehenden Bergbau und einer bereits angelegten Eisenbahn handle, für welchen Fall § 8 der oben angeführten Ministerialverordnung maassgebend sei, ist allerdings nicht zutreffend, da die Bestimmung dieses Paragraphen nur insofern platzgreift, als es sich um die Erhaltung und Benutzung der schon angelegten Eisenbahn, d. h. um jene Anlagen der Eisenbahn handelt, welche nach dem genehmigten Projekte ursprünglich ausgeführt waren und welchen allein die Priorität gegenüber der Bergwerksunternehmung zukommt, während die Veranlassung der angefochtenen Entscheidung eben die konsentirte Ausführung der von der Kaschau-Oderberger Bahn projektirten Erweiterung der Station Karwin ist, welche eine erhebliche Erweiterung der Stationsanlage mit Neuokkupirung von Grundflächen beiderseits der Bahnachse in sich schliesst. Was aber die Anwendbarkeit der §§ 6 und 7 der Verordnung betrifft, welche den Fall der Priorität der Grubenfelder behandele, so ist zu erwägen, dass durch den programmgemäss ausgeführten Bau einer Eisenbahn allen Interessenten gegenüber ein neuer, geänderter Rechtszustand hergestellt ist, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat, woraus sich — insbesondere auch unter Hinweis auf § 18 der Ministerialverordnung vom 25. Januar 1879, „R.-G.-Bl." Nr. 19 u. flg., des Gesetzes vom 18. Februar 1879, „R.-G.-Bl." Nr. 30 (Enteignungsgesetz) — ergibt, dass, sofern Aenderungen an den bestehenden Verhältnissen aus Gründen der Erweiterung und Modifikation des Eisenbahnbetriebes platzgreifen müssen, Verhandlung und Entscheidung sich auf diese Fragen zu beziehen haben, wie bei der Neuanlegung der Eisenbahn. Nun hat aber die Bahnverwaltung schon früher ein Projekt betreffs Erweiterung der Station Karwin unterbreitet, welches am 11. August 1874 die Genehmigung des Handelsministeriums erlangt hat. Da die damals projektirte Stationserweiterung zweifelsohne die Priorität gegenüber der in Frage kommenden Ergänzungsmasse des Grafen Larisch besitzt, welche diesem erst am 26. Mai 1876 thatsächlich verliehen wurde, musste das Ministerium untersuchen, inwiefern das heute in Frage stehende Projekt mit dem früheren übereinstimmt, also kraft § 4 der angeführten Verordnung die Priorität besitze. Da dies nicht geschehen ist, so musste der der angefochtenen Entscheidung zu Grunde gelegte Thatbestand für unvollständig erkannt und die Entscheidung wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben werden. (Nr. 13 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." 1894.)

Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen am 29. Mai d. J.

Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte für 1893 hat die Zahl der versicherten Personen (32 290) gegenüber dem Vorjahre um 1 940, jene der versicherten Betriebe (1 939) um 139, jene der Arbeitstage der versicherten Personen um 303 775, endlich die Höhe der versicherten Lohnsummen um 612 793 fl. zugenommen. Von den erstatteten 1 306 Unfallsanzeigen begründeten 365, d. i. 27,9 % eine Entschädigung. Hiervon hatten 289 vorübergehende Erwerbsunfähigkeit von mehr als 4 Wochen, 48 dauernde theilweise Erwerbsunfähigkeit, 19 dauernde gänzliche Erwerbsunfähigkeit und 9 den Tod zur Folge. In 19 Fällen wurde an das Schiedsgericht der Anstalt appellirt; hiervon wurden nur 5 aufrecht erledigt, nachdem die übrigen theils abgewiesen, theils zurückgezogen wurden und 2 Fälle noch unerledigt sind. Das Jahr 1893 schloss mit einem Ueberschusse von 1 451,47 fl.; es mussten um 40 513,17 fl. mehr Entschädigungen für Unfälle aus den Vorjahren geleistet werden, als zu diesem Zwecke reservirt waren. Der Gesammtüberschuss aus den früheren Jahren beträgt 107 353,66 fl.; hiervon wurden zur Dotation der Reservefonds für besondere Zwecke zusammen 54 418,95 fl. in Abzug gebracht.

Bestellung eines Kurators für die neuen Prioritäten der Wiener Lokalbahn-Gesellschaft.

Das Handelsgericht hat für die jeweiligen Besitzer der von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen auszugebenden Theil-Schuldverschreibungen eines 4 % innerhalb 81 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 2 200 000 Kronen den Dr. Alfred Ritter v. Ernst, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien, zum gemeinsamen Kurator für den Zweck bestellt, damit derselbe von der zu erwirkenden bücherlichen Eintragung des Pfandrechts für die Besitzer obiger Theil-Schuldverschreibungen verständigt werde und die etwa aus diesem Anlasse erforderlichen Schritte einleite.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Publikation der Valutagesetze, welche einen weiteren Schritt in der Währungsaktion bilden, wurde zwar sympathisch begrüsst, konnte aber den ungünstigen Eindruck der veröffentlichten Semestralbilanz unseres Aussenhandels (s. S. 561) nicht ganz abschwächen. Man tröstet sich, dass im zweiten Halbjahre infolge unserer guten Ernte die Getreideausfuhr sich bedeutend heben und dafür Gold hereinfliessen, somit das hohe Agio beseitigen wird. Für Aktien der Transportwerthe war auch gute Meinung; davon profitirten besonders Staatsbahn (350,25), dann Nordwestbahn (229,25), Elbethalbahn (267,50), Südbahn (108,75) und Buschtêhrader Bahn (lit. A 1275, lit. B 486); matter gestalteten sich die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3165), der Böhmischen Nordbahn (273,80) und der Kaschau-Oderberger Bahn (187). Von Prioritäten wurden die 3 % der Staatsbahn I. Emission (222) und die der X. Emission (208,75) für Pariser Rechnung gekauft. Das Gerücht der baldigen Umwandlung ihrer 5 % Prioritäten (135,50) wurde verbreitet, fand aber wenig Glauben.

Aus England.

Ueber die neue Strassenbrücke beim Tower in London,

deren Eröffnung am 30. Juni d. J. durch den Prinzen von Wales in feierlicher Weise stattfand, bleiben einige allgemeine Angaben nachzutragen.

Die Brücke hat 3 Oeffnungen; davon besitzt die mittlere 61 m Lichtweite, die beiden seitlichen haben 82⅓ m Spannweite. Die mittlere Oeffnung hat für die Durchfahrt der Schiffe 2 bewegliche Klappen, deren jede, der halben Spannweite entsprechend, 30,5 m Ausladung hat. Ueber dieser beweglichen Oeffnung befinden sich 2 feste Fusssteige, zu denen man mittelst Treppen und Aufzügen hinaufgelangt. Sie liegen so hoch, dass die Klappen der Strassenbahn unter ihnen zu senkrechter Stellung gehoben werden können. Das Gewicht der beweglichen Theile zusammen mit dem Gewicht der oben liegenden Fusssteige und der die letzteren tragenden Thürme verursacht für eine so verhältnissmässig geringe Spannweite eine ungewöhnlich hohe Belastung des Baugrundes, und zwar von 4,37 kg auf 1 qcm bei der angenommenen Fundamentbreite von 30,5 m und einer Länge von 62,4 zwischen den Kanten der Vorköpfe. Es ist zu bemerken, dass die Gründung mittelst Senkbrunnen zu erfolgen hatte, weil hölzerne Fangedämme durch die Parlamentsakte verboten waren.

Im Frühjahr 1886 wurde die Ausführung der beiden riesigen Flusspfeiler und der Uferanschlüsse an den Unternehmer John Jackson in Westminster verdungen und der Grundstein wurde im darauffolgenden Juni durch den Prinzen von Wales gelegt. Die Flusspfeiler, deren jeder eine Fläche von 1 675 qm hat, sind innerhalb eiserner Kaissons gebaut, welche etwas über 8 m unter das Flussbett versenkt wurden. Diese Arbeiten waren natürlich durch den beständigen Verkehr auf dem Flusse, der nicht unterbrochen werden durfte, sehr erschwert und nahmen erheblich mehr Zeit in Anspruch, als unter gewöhnlichen Verhältnissen; sie wurden indessen von Jackson ohne Unfall zu Ende geführt. Die eisernen und stählernen Bautheile sind von der wohlbekannten Firma Sir William Arrol & Co. ausgeführt worden. Die Errichtung der gemauerten Thürme oberhalb des Wasserspiegels lag den Unternehmern Perry & Co. aus Bow ob, während die Druckwassermaschinen von Armstrong, Mitchell & Co. geliefert wurden. Der Bau der nördlichen Rampe wurde von Jackson, der der südlichen von William Webster ausgeführt. Der Entwurf der Brücke rührt von Wolfe Barry her, welcher auch beim Bau mehrerer hervorragender Englischer Eisenbahnen betheiligt gewesen ist. Die Kosten des Unternehmens, einschliesslich der Rampen, sind von der Korporation von London bestritten worden.

Der Londoner Grafschaftsrath und die Eisenbahnen] sind neuerdings hart aneinander gerathen. Eine von den seitens der Londoner Behörde unter der Bezeichnung „London Streets and Buildings" an das Parlament gereichten Gesetzesvorlagen betrifft die Eisenbahnen insofern, als auch sie von zahlreichen Bauvorschriften, welche der Leichtfertigkeit der Bauunternehmer ein Ziel setzen sollen, getroffen werden sollten. In der Klausel 175 der Akte sind beispielsweise mehrere Bestimmungen über die feuersichere Magazinirung von Bau- und anderen Hölzern getroffen. Andere Paragraphen betreffen die Zufuhrwege der Bahnen, Brücken, Vorplätze und Rampen der Bahnhöfe. Alle vermietheten Viaduktbogen sollen mit feuersicherem Material verschlossen werden. Eine der südlichen Londoner Bahnen hat ausgerechnet, dass die Durchführung dieser Maassregel sie mindestens 1 Million Mark kosten würde, denn im Bezirk der Hauptstadt hat sie etwa 850 Bögen für die verschiedensten Zwecke miethweise abgetreten. Eine andere Gesellchaft, die in London etwa 1 250 Bögen besitzt, hat in 20 Jahren nur 21 Mal Feuer gehabt und in manchen Fällen kamen nur ganz geringfügige Beschädigungen vor.

Die Eisenbahngesellschaften haben gegen die Anforderungen des Grafschaftsrathes mit aller Macht angekämpft und thatsächlich auch erreicht, dass sie davon in den meisten Fällen befreit sind. Sie haben dagegen geltend gemacht, dass es doch nicht die Art der Eisenbahnen sei und natürlich auch nicht sein dürfe, bei der Ausführung ihrer Baulichkeiten leichtfertig vorzugehen und man könne ihnen doch wohl getrost die Sorge und Verantwortung für ihre Bauten allein überlassen. Dennoch haben „die Interessenten der Parlamentsakte nur murrend Zoll für Zoll nachgegeben, während sie sofort in wohlmeinender und entgegenkommender Weise ihre Maassregeln hätten zurückziehen sollen", so äussern sich die „Railway News", die natürlich in diesem Punkte auf Seiten der Eisenbahnen stehen.

Während eine Anzahl von Klauseln von der Anwendung auf Eisenbahnen ganz ausgenommen sind, hat man die den feuersicheren Abschluss der Eisenbahnbögen betreffenden, auf diejenigen Gewölbe beschränkt, welche für Wohnzwecke vermiethet sind.

Aus Südamerika.

Mexiko.

Nach dem am 16. Mai d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte hatte die Mexican railway company Ende 1893 ein Netz von 321 Meilen (Englisch) im Betriebe, von dem 264 Meilen auf die Hauptlinie von Vera Cruz über Apizaco und Ometusco nach Mexiko, 29 Meilen auf die Zweigbahn Apizaco-Puebla und 28 Meilen auf die Zweigbahn Ometusco-Pachuca entfielen. Die Einnahmen betrugen im 2. Halbjahr 1893 284 039 £ (gegen 280 258 £ im gleichen Zeitraum 1892); nach Bestreitung der Betriebskosten (207 321 £) und der Anleihelasten (60 000 £) blieben davon 16 718 £ verfügbar, die sich durch den Uebertrag auf 17 255 £ erhöhten, und die Vertheilung eines Jahresgewinnes von 1,25 % an die Vorzugs-Antheilscheine gestatteten, während 1 291 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Der Verkehr einheimischer Waaren hat sich um 16 525 t vermehrt, derjenige ausländischer Waaren aber um 10 797 t vermindert; der Personenverkehr zeigt eine Vermehrung von 16 321 Reisenden. Diese Aenderung des Verkehrs rührt seit der Entwerthung des Silbers her, welche dem einheimischen Gewerbe einen kräftigen Antrieb gegeben hat. Der durchschnittliche Werth des Dollars ist von 31,73 d. in 1892 auf 28,52 d. in 1893 und bereits weiter auf 24 d. zu Anfang 1894 gefallen; dadurch ist es erklärlich, dass der Wechselverlust im 2. Halbjahr 1893 den riesigen Betrag von 55 102 £ erreicht hat.

Die Mexikanische Centralbahn hatte 1893 eine Einnahme von 7 981 768 D. Mex. Silber (gegen 7 963 253 D. in 1892), eine Ausgabe von 5 136 180 (5 001 786) D. und einen Ueberschuss von 2 845 587 (2 961 466) D., der auf Vereinigte Staatenwährung umgerechnet 1 764 823 (2 021 514) D. ergab. Die Bestreitung der festen Lasten lässt aber einen Fehlbetrag von 478 525 D. entstehen, der durch Entnahme von 500 000 D. aus der Beihilfe gedeckt wurde, während noch 21 475 D. verfügbar blieben. Die Gesellschaft verkaufte 1893 ihre Silberdollars zum Durchschnittspreise von 62,02 Cts. gegen 68,26 Cts. in 1892 und 76,74 Cts. in 1891.; hätte der Silberdollar 1893 nur den gleichen Betrag wie 1892 gebracht, so wäre der Ueberschuss 206 011 D. höher gewesen.

Nach einer Erklärung des Mexikanischen Finanzministers sind von der Mexikanischen Tehuantepec-Eisenbahn jetzt 265 km im Betriebe, während noch 40 km zu bauen sind. Als im Juni 1893 der Bau aus Mangel an Mitteln unterbrochen werden musste, weil der Erlös der Anleihe nur zur Herstellung von 246 km gereicht hatte, war noch das Mittelstück der Bahn von 60 km herzustellen. Damals sandte die Dresdner Bank einen Vertreter nach Mexiko, um die Interessen der Schuldschein-Inhaber zu wahren; sie glaubte dies dadurch zu erreichen, dass sie für Hergabe der erforderlichen Rest-Baugelder eintrat. Die Mexikanische Regierung schloss infolge dessen einen Bauvertrag mit dem Ingenieur Stanhope über die Vollendung der Bahn, und die Arbeiten wurden nach Beginn der günstigen Jahreszeit Anfang Dezember 1893 wieder aufgenommen. Bei günstiger Witterung erwartet man die Eröffnung bis zum 7. September, bei ungünstiger bis zum 20. Oktober d. J. An dem einen Endpunkt der Bahn, Salina Cruz am Stillen Meere, wird die Regierung baldigst einen eisernen Kai bauen, während am anderen Ende die Vertiefung der Mündung des Coatzacoalcos, die jetzt nur 12′ Wasser hat, in solcher Weise in Aussicht genommen ist, dass sie allen Seeschiffen zugänglich ist. Abgesehen von dem Binnenverkehr, der bei der fruchtbaren und für den Anbau aller tropischen Erzeugnisse geeigneten Gegend recht bedeutend zu werden verspricht, wird die Bahn voraussichtlich einen grossen Theil des Verkehrs von der Panamabahn und von den Ueberlandbahnen der Vereinigten Staaten an sich ziehen; immerhin dürfte die Entwickelung nicht allzu schnell gehen, so dass zunächst der Staat für die Zinsen der Schuldverschreibungen einzutreten haben wird.

Portorico.

Die Portorico-Eisenbahngesellschaft wird den Schuldschein-Inhabern den Vorschlag machen, die jetzigen Schuldverschreibungen in Antheilscheine umzuwandeln, während die Mittel zur Vollendung des Netzes (8 000 000 Frcs.) durch Ausgabe neuer Schuldverschreibungen, welche durch die Beihilfe der Spanischen Regierung und eine erste Hypothek auf das Gesammtnetz sicherzustellen sind, beschafft werden sollen. Die Schuldschein-Inhaber werden sich der Annahme dieses Vergleichs aus dem Grunde kaum entziehen können, weil das Netz erst zum Theil im Betriebe ist und der Verfall der Konzession droht.

Die Verwaltung ist in der Weise angeordnet worden, dass R. Lebrun zum Direktor in Paris, Renaudin zum technischen Direktor in Portorico ernannt wurden.

Aus Asien.

China.

Mittheilungen des Französischen Konsuls in Kanton über das Chinesische Eisenbahnnetz, die in der Zeitschrift: „La voie ferrée" wiedergegeben sind, entnehmen wir folgendes:

Der erste Versuch einer Eisenbahn wurde in Shanghai gemacht; im Jahre 1874 baute eine Englische Gesellschaft eine 15 km lange Bahn zwischen Shanghai und seinem Vorhafen Wusung. Sie hatte sofort grossen Erfolg; die Züge waren von Morgens bis Abends mit Chinesischen Reisenden gefüllt, welche augenscheinlich an dieser Art der Fortbewegung Vergnügen fanden. Leider bestand die Bahn nicht lange, d. h. sie wurde von den Chinesen zerstört.

Der zweite Versuch, welcher der Ursprung der gegenwärtig bestehenden kleinen Bahnen ist, fand 1891 bei Tientsin statt Es handelte sich darum, die Steinkohlenbergwerke von Kaiping (etwa 100 km nordöstlich von Tientsien) mit der Handelsstadt Lutaï, welche an einem der Arme des Peïho liegt und dessen Schifffahrtsgrenze bei Fluth bildet, zu verbinden. Man wagte zuerst keine wirkliche Eisenbahn zu bauen, sondern begnügte sich mit einer Pferdebahn; bald aber wurde diese in eine Eisenbahn umgewandelt und eine ähnliche Linie zwischen Tientsin und Taku (nach den gleichnamigen Festungswerken, welche die Einfahrt in den Peïho vertheidigen) angelegt.

Gegenwärtig geht die einzige in China bestehende Eisenbahn von Tientsin aus, wendet sich nach Tung Kon (eine Meile von den Festungswerken von Taku), läuft dann östlich, geht an den Kohlenbergwerken von Tangchan vorbei und endigt in der Stadt Lantschou am Lanho; diese Stadt ist also gegenwärtig der östliche Endpunkt der etwa 120 Meilen langen Bahn. Da die Erfahrung günstige Ergebnisse dieses Versuches zeitigte, so genehmigte der Kaiser die Verlängerung nach Osten; nach dem von ihm genehmigten Entwurf soll die Bahn von der Stadt Lantschou bis Shanhaikwan am Busen von Liautong, wo die Grosse Mauer ihren Anfang nimmt, und dann durch die Mandschurei bis Mukden und bis zum Hafen Niutschuan, welcher dem auswärtigen Handel eröffnet ist, fortgesetzt werden.

Von den Vorarbeiten ist man bereits zur Ausführung übergegangen und man arbeitet eifrig an der Linie von Lantschou nach Shanhaikwan, die im Herbst 1893 dem Verkehr übergeben werden sollte; zur Verbindung dieser Linie mit der von Tientsin kommenden Bahn ist vor den Thoren der Stadt

Lantschou eine Brücke über den Lanho von einer Meile Länge, die erst in diesem Jahre vollendet werden wird, herzustellen. Die ursprüngliche Richtungslinie der Strecke Lantschou, Shanhaikwan folgte fast dem Ufer des Meeres; der Vizekönig von Tschili, Li Hung Tschang, machte aber darauf aufmerksam, dass sie dem Feuer einer feindlichen Flotte, die den Busen von Liautong beherrschen würde, ausgesetzt sei. Sie wurde infolge dessen in das Innere hinter eine Hügelkette, welche ihr vor feindlichem Feuer Schutz gewährt, verlegt. Die Strecke Shanhaikwan-Mukden wird erst 1895 vollendet werden; wahrscheinlich wird sie bis Kirin verlängert, doch ist darüber noch nichts bestimmt. Die kleine Bahn von Mukden nach Niutschuan ist gleichfalls in Angriff genommen worden; voraussichtlich wird sie mit Port Arthur, dem von einer Französischen Finanzgruppe gebauten Kriegshafen, verbunden werden.

Von diesen Nordchinesischen Bahnen ist die Linie Tientsin-Kuye (etwa 90 Meilen) Eigenthum einer Chinesischen Aktiengesellschaft, der „China railway company“. Das Rechnungswesen für diese Linie wird besonders geführt und die etwaigen Gewinne werden unter die Mandarinen, welche das Grundkapital gezeichnet haben, vertheilt; aber die Oberleitung liegt in den Händen des Vizekönigs von Tschili, Li Hung Tschang, der übrigens auch einer der grössten Antheilhaber ist. Von Kuye aus führt die Bahn den Namen „Imperial Railway of North China“ und gehört dem Staat, der jährlich 2 000 000 Taëls (8 560 000 *M*) für den Bahnbau bereitstellt. Bis Shanhaikwan steht der Bau unter der Aufsicht des Vizekönigs von Tschili, während er von dort ab dem Generalgouverneur der Mandschurei untersteht. Beide Eisenbahnunternehmungen haben nur eine Verwaltung, die ihren Sitz in Tientsin hat. Generaldirekter ist Li Hung Tschang, Vizekönig von Tschili; die wirkliche Direktion ruht in den Händen eines Ausschusses von drei Mandarinen, nämlich der Taotaï Yang Hung tien und Li tschu tang, sowie des Generals Tschou Lan ting. Die Oberingenieure, Inspektoren, Bauführer, Lokomotivführer und Rechnungsbeamten beider Bahnen sind Ausländer und zwar grösstentheils Engländer.

Im Jahre 1889 hat die Regierung von Peking den Entwurf für eine riesenhafte Eisenbahn genehmigt, welche Mittelchina von Norden bis Süden durchqueren soll; sie soll zunächst von Peking nach Hankou, dem den Ausländern geöffneten Hafen des Jangtsekiang und von dort nach Kanton führen. Tschang Tsche Tung, Vizekönig der beiden Huprovinzen, war der Urheber des Gedankens; er wurde auch im selben Jahre nach Hankou entsandt, um die Inangriffnahme des Werkes zu betreiben.

In Südchina plant man schon seit Jahren eine Bahn, die von Kanton ausgehen und am äussersten Ende der Halbinsel Keulung, gegenüber der Englischen Kolonie Hongkong, endigen soll. Eine Chinesische Gesellschaft hat sich zu diesem Zwecke gebildet, die Vorarbeiten wurden angefertigt und das Konzessionsgesuch dem Vizekönig von Kanton vorgelegt. Im Jahre 1890 wurde die Kaiserliche Genehmigung ertheilt.

Zur Vervollständigung muss noch bemerkt werden, dass seit einigen Jahren im Norden der Insel Formosa eine kleine Lokalbahn besteht.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Am 9. Mai d. J. fand die erste Probefahrt einer Lokomotive auf der Neubaustrecke Tanga-Sega, von der etwa die ersten 4 km mit Schienen belegt waren, statt, so dass jetzt die Bauarbeiten kräftiger als bisher gefördert werden können. Obwohl die Bewohner von Tanga allmonatlich mehrere grosse Dampfer zu Gesicht bekommen und auch selbst seegewandte Leute sind, denen die Bewegung eines Schiffes durch Wind oder Dampf nichts ungewöhnliches ist, so konnten sie sich doch nicht erklären, dass ein Fahrzeug zu Lande ohne thierische oder Menschenkraft beweglich ist. Mit Ausrufen des Erstaunens begleiteten sie deshalb jede Bewegung der Lokomotive und versuchten vergeblich, ihr laufend zu folgen. Am Schlusse der Fahrt umringten sie den Direktor der Bahn, Bauinspektor Bernhard, und begleiteten ihn, eine Goma tanzend und jauchzend, bis zu seiner Wohnung.

Deutsch-Südwestafrika.

Eine Untersuchung, welche der Befehlshaber des Deutschen Kreuzers „Falke“ anstellte, ergab, dass die Swakopmündung nach einigen Verbesserungen einen günstigeren Ankerplatz bilde, als die in Englischem Besitze befindliche Walfischbai. Die „South West Afrika Company“ sandte infolge dessen vor einem Jahre einen Ingenieur nach Afrika, der ein Gutachten über den Ausbau einer Landestelle und über Landungsvorrichtungen machen sollte. Ausserdem ist in den Haushalt des Südwestafrikanischen Schutzgebietes für 1894/95 als einmalige Ausgabe die Summe von 50 000 *M* eingestellt, um die Anlegung einer Landungsstelle an der Swakopmündung vorzubereiten und einige kleinere Neubauten zu Ende zu führen.

Im Englischen Unterhause fragte nun der Abgeordnete Isaacson den Unterstaatssekretär der Kolonien, Buxton, ob der Regierung bekannt sei, dass eine Englisch-Deutsche Gesellschaft in der Bildung begriffen sei, um von der Swakopmündung durch Deutsch-Südwestafrika nach Mafeking oder einem anderen Punkte der Betschuanalandbahn eine Eisenbahn anzulegen; ferner ob die geplante Eisenbahn, soweit sie Britisches Gebiet berühre, direkt unter der Aufsicht des Englischen Oberkommissars (Sir H. Loch) stehen würde; drittens ob der Premierminister des Kaplandes, Cecil Rhodes, amtlich befugt sei, in die Verwaltung dieser Gebiete einzugreifen. Der Unterstaatssekretär antwortete, dass ihm die Bildung der fraglichen Gesellschaft bekannt sei. Das von der Bahn zu durchschneidende Gebiet stehe unter direkter Verwaltung des Britischen Oberkommissars; allein der Minister Rhodes habe nach § 7 der von Lord Ripons am 20. Dezember 1890 gegebenen Anweisung das Recht, wenn er es für angemessen erachtet, im Namen der Kapkolonie einzugreifen. Im Hinblick auf diese Erklärung weisen die „Hamburger Nachrichten“ darauf hin, dass man nach der bisherigen Haltung des Ministers Rhodes auf ernstlichen Widerstand gegen die Verlängerung der Deutschen Bahn auf Britisches Gebiet gefasst sein muss; denn die Deutsche Bahn würde mit der von Kapstadt ausgehenden Linie sowie mit Kapstadt selbst in gefährlichen Wettbewerb treten.

Algerien.

Der Hauptversammlungsbericht der Ostalgerischen Eisenbahngesellschaft vom 2. Mai d J. erinnert zunächst daran, dass der Verwaltungsrath im Jahre 1891 einen neuen Konzessionsvertrag mit der Regierung vereinbart hatte; dieser Entwurf wurde in den ersten Tagen des Jahres 1892 den Kammern vorgelegt, ohne dass indessen eine Beschlussfassung herbeigeführt wurde. Auf Beschluss der Hauptversammlung des Jahres 1893 theilte daher der Verwaltungsrath durch Schreiben vom 2. August 1893 mit, dass die Gesellschaft von dem Vertrage zurücktrete, zumal er bereits am 1. Januar 1892 in Wirksamkeit treten sollte. Seitdem hat die Gesellschaft noch keine Mittheilung von der Regierung erhalten.

Die Anlagekosten beliefen sich Ende 1893 auf 190 087 942 Francs (gegen 189 729 326 Frcs. in 1892), während an Anlagekapital 174 421 106 (174 404 306) Frcs. aufgebracht waren. Das Netz umfasste 795,17 km Vollspurlinien und 92,10 km Schmalspurlinien, zusammen also 887,26 km; ausserdem steht der Gesellschaft noch der Mitbetrieb der im Besitze der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn befindlichen Strecke Algier-Maison Carrée (10,35 km) zu. Die Betriebseinnahmen betrugen 5 967 079 (7 044 806) Frcs. oder 6 648 (7 848) Frcs. für 1 km; der Rückgang wurde hauptsächlich durch die magere Getreideernte veranlasst, denn an Getreide und Mehl wurden nur 97 583 (140 581) t aufgegeben. Ausserdem ist auch ein Rückgang im Personenverkehr eingetreten, weil die Händler und Landleute infolge der schlechten Ernte weniger Veranlassung zu Reisen hatten. Nach dem schnellen Aufschwung der Jahre 1890/92 darf dieser Rückgang nicht beunruhigen, da er ausschliesslich durch klimatische Verhältnisse veranlasst wurde. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 6 076 473 (5 836 500) Frcs.; diese Vermehrung wurde allein durch die aussergewöhnlichen Anforderungen der Bahnunterhaltung veranlasst, namentlich durch die infolge von Hochwasser am 18 Dezember 1892 erfolgte Unterbrechung der Linie nach Biskra.

Mit Rücksicht auf die Zinsengewähr werden für die Linien Ménerville-Tizi Uzu, Beni Mançur-Bugie und Uled Rahmun-Aïn Beïda die wirklichen Ausgaben in die Betriebsrechnung eingestellt. Für die Linien Algier-Maison Carrée, Maison Carrée-Constantine, El Guerrah-Batna und Batna-Biskra werden die Betriebskosten indessen nach vorher vereinbarten Sätzen bestimmt, so dass sich für die Gesellschaft ein Gewinn oder Verlust ergeben kann, je nachdem die wirklichen Ausgaben niedriger oder höher als diese Sätze sind. Während sich 1892 hieraus ein Gewinn von 257 020 Frcs. ergab, erwuchs 1893 ein Verlust von 119 446 Frcs. Dank der Zinsengewähr hatte die Gesellschaft einen verfügbaren Reinertrag von 1 511 500 (1 806 113) Frcs., welcher gleichwohl die Vertheilung eines Gewinnes von 27,50 Frcs. an die Antheilscheine gestattete, während 141 175 Frcs. den verschiedenen Rücklagen zugeführt wurden.

Auf eine Anfrage des Abgeordneten Bourlier wegen der Verstaatlichung des Algerischen Netzes der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, antwortete der Minister der öffentlichen Arbeiten, Jonnart, dass der technische Ausschuss, der im Verein mit den Vertretern der Gesellschaft den Werth des Netzes abzuschätzen hatte, seine Aufgabe vollendet hat. Ein anderer Ausschuss hat jetzt die aus dem Rückkauf und der

Verschmelzung der verschiedenen Algerischen Netze zu ziehenden Vortheile zu untersuchen.

Die Kolonialgruppe der Kammer hat ihren Vorsitzenden beauftragt, beim Minister der öffentlichen Arbeiten dahin zu wirken, dass die Gemeinnützigkeitserklärung der Eisenbahn Biskra-Wargla und deren Bau beschleunigt werden.

Tunesien.

Die Frage der Konzession für die geplanten Tunesischen Neubaulinien bewegt sich im Kreislauf, ohne das ein Ende abzusehen wäre. Ursprünglich hatte die Regierung versucht, die Konzession für die Tunesischen Linien allein zu regeln; allein der Abg. Camille Pelletan wusste es durchzusetzen, dass diese Gelegenheit nicht vorüber gelassen wurde, um zugleich eine Aenderung der Betriebsverträge für die Algerischen Linien der Bona-Gelmagesellschaft durchzusetzen. Verhandlungen wurden angeknüpft und das Ergebniss waren 2 Verträge, von denen der eine der genannten Gesellschaft die Konzession für die Tunesischen Linien ertheilte, während die Gesellschaft auf Grund des anderen in Aenderungen der Betriebsverträge für ihre Algerischen Linien zu Gunsten des Staates willigte. Während der letzten Tagung der abgetretenen Kammer legte der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Viette, einen bezüglichen Gesetzentwurf der Kammer vor, der beide Entwürfe gemeinsam genehmigte; obwohl der Eisenbahnausschuss der Kammer den Entwurf befürwortete, wurde die Verhandlung in der Kammer wegen des bevorstehenden Schlusses der Tagung abgebrochen, ohne dass ein Beschluss zustande kam. Gleichwohl begann die Tunesische Regierung in Anbetracht der Dringlichkeit mit dem Bau der Linie Djedeïda-Bizerta. Als daher bald nach Zusammentritt der neuen Kammer Jonnart das Ministerium der öffentlichen Arbeiten übernahm, versuchte er neue Zugeständnisse wegen des Betriebes der Algerischen Linien namentlich in dem Sinne zu erlangen, dass bei geringen Einnahmen die der Gesellschaft zugestandenen Summen ermässigt würden, während sie als Entschädigung bei steigenden Einnahmen wesentlich erhöht werden sollten. Da aber der Verkehr 1893 noch weiter zurückging, so war es unmöglich, weitere Opfer von der Gesellschaft zu erlangen, und der Minister Jonnart legte den von seinem Amtsvorgänger ausgearbeiteten Gesetzentwurf unverändert der Kammer vor. Nunmehr hat der Eisenbahnausschuss die Trennung beider Verträge vom Minister verlangt, sodass zunächst die Konzession der Tunesischen Linien wegen ihrer Dringlichkeit erledigt werden soll, während die Aenderung des Betriebsvertrages für die Algerischen Linien vertagt wurde. Damit war der Kreislauf vollendet und er konnte von neuem beginnen; als aber der Minister fernere Zugeständnisse bezüglich des Betriebsvertrages für die Algerischen Linien verlangte, erklärte die Gesellschaft, dass sie an der äussersten Grenze angelangt sei. Ebenso weigerte sie sich entschieden, in eine Trennung der beiden Verträge zu willigen.

Diese Weigerung ist darauf begründet, dass der neue Betriebsvertrag für die Algerischen Linien bei einer kilometrischen Einnahme unter 5 000 Frcs. eine Höchstgrenze von 3 800 Frcs. nebst der Hälfte der Einnahmen, bei einer solchen Einnahme von 5 000 bis 17 666 Frcs. eine Höchstgrenze von 5 300 Frcs. nebst der Hälfte der Einnahmen und bei höheren Einnahmen die Höchstgrenze auf die Hälfte der Einnahmen festsetzt, wobei die Einnahmen nicht für die einzelnen Linien, sondern für das Gesammtnetz berechnet werden. Erreichen die wirklichen Ausgaben diese Höchstgrenze nicht, so kommen von der Ersparniss nur $^6/_{10}$ der Gesellschaft zu gute und werden so lange unverkürzt den Rücklagen zugeführt, bis diese 6 000 000 Frcs. erreichen, alsdann zu 90 %, bis die Rücklagen 8 000 000 Frcs. erreichen; hierauf wird die Ersparnissprämie der Gesellschaft von $^6/_{10}$ auf $^2/_{10}$ ermässigt, kommt aber unverkürzt den Antheilhabern zu gute. Für das auf Kosten der Tunesischen Regierung zu bauende Schmalspurbahnnetz von etwa 350 km sind dagegen die Betriebskosten fest auf 1 500 bezw. 1 750 Frcs. je nebst der Hälfte der Betriebseinnahmen, mindestens jedoch auf 3 500 bezw. 5 000 Frcs. für 1 km festgesetzt. Wird diese Mindestgrenze durch die Betriebseinnahmen nicht erreicht, so hat die Gesellschaft der Tunesischen Regierung die fehlenden Beträge vorzustrecken und bekommt sie erst aus den Ueberschüssen späterer Jahre erstattet. Diese vorzustreckenden Fehlbeträge sind aus den oben genannten Rücklagen des Algerischen Netzes zu entnehmen. Aus letzterem Grunde glaubte die Gesellschaft auf die Vertagung der Berathung des Algerischen Vertrages nicht eingehen zu können.

Da auch der jetzige Minister der öffentlichen Arbeiten, Barthou, keine besseren Bedingungen erzielen zu können glaubte, so stand der am 20. Juni d. J. zusammengetretene Eisenbahnausschuss der Kammer vor der Frage, den Gesetzentwurf entweder im ganzen anzunehmen oder ihn abzulehnen. Der Vertrag wegen des Algerischen Netzes bietet unbestreitbare Vortheile und hätte dem Staate während der vier letzten Jahre durchschnittlich jährlich eine Ersparniss von 350 000 Frcs. eingebracht; die Erzielung grösserer Zugeständnisse erscheint ausgeschlossen. Andererseits ist die Verwirklichung der Tunesischen Linien dringend nothwendig. Unter diesen Umständen hat der Ausschuss die Trennung der beiden Verträge abgelehnt und beschlossen, in die Einzelberathung einzutreten. Trotz dieses günstigen Standes der Verhandlung knüpfte der Minister der öffentlichen Arbeiten von neuem Unterhandlungen mit der Bona-Gelmagesellschaft an und wusste sie dazu zu bewegen, dass der Vertrag, betreffend die Konzessionsänderungen für die Algerischen Linien, vorläufig ganz aufgegeben wurde. Nach dieser Einschränkung hat der Eisenbahnausschuss der Kammer den bezüglichen Gesetzentwurf, der jetzt nur noch die Tunesischen Konzessionen betrifft, einstimmig angenommen. Die Fertigstellung des Berichtes soll möglichst beschleunigt werden, damit die Kammer noch vor den Ferien Beschluss fassen kann.

Wie dringend diese Frage der Regelung bedarf, geht u. a. daraus hervor, dass am 14. Juli d. J. die erste Lokomotive bereits zwischen Tunis und Bizerte verkehren sollte, während der Bau der Linie Hammam el Lif-Hammamet ez Nabeul nebst Abzweigungen nach Soliman und Menzel bou Zalfa am 2. Juli d. J. neu in Angriff genommen ist.

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Regierungs- und Baurath Eggert in Wiesbaden ist nach Berlin versetzt, um in der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschäftigt zu werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die unterm 21. Juni d. J. bekannt gemachte Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der Station Kattowitz wird wieder aufgehoben.

Es gelangen daher künftig schwerwiegende oder solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, auf der genannten Station wieder zur Abfertigung.

Breslau, den 2. August 1894. (1821)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober d. J. ab führt die an der Strecke Vohwinkel-Düsseldorf belegene Station Haan den Namen „Gruiten“ und die an der Strecke Vohwinkel-Ohligs-Deutz belegene Station Haan (Ort) den Namen „Haan“.

Elberfeld, den 28. Juli 1894. (1822)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

Güterverkehr mit Köln Nippes. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Köln Nippes Hauptwerkstätte für den Frachtstückgut- und Wagenladungs-Verkehr geschlossen und an Stelle derselben die Station Köln Nippes neuer Bhf. für den genannten Verkehr unter vorläufiger Anwendung der Entfernungen bezw. Tarifsätze für Köln Nippes Hauptwerkstätte eröffnet.

Für den Eilgutverkehr bleibt bis auf weiteres die Station Köln Nippes Hauptwerkstätte noch bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 4. August 1894. (1823)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Am 10. August 1894 tritt zum Gütertarif Oldenburg-Bromberg der Naehtrag 8 in Kraft.

Durch denselben kommen neben Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger neue Entfernungen für die Stationen Altraden, Biskupitz, Parkowo, Pischnitz, Pritzig, Wiedersee, Zielen und für die Stationen der Strecken Fordon-Schönsee, Marienburg-Maldeuten, Elbing-Osterode, Mohrungen-Wormditt und Klapaten-Schorellen, sowie anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für eine grös-

sere Anzahl von Stationen des Bezirks Bromberg zur Einführung.

Ferner enthält der Nachtrag die Aufhebung des allgemeinen Getreide- etc. (Staffel-) Tarifs, neue Assnahmetarife für Kalk etc., rohe Kalisalze etc. zu Düngezwecken, sowie Aenderungen zu einzelnen Ausnahmetarifen und Berichtigungen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Druckstücke des Nachtrages können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen bezogen werden.

Bromberg, den 27. Juli 1894. (1824)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 10. August 1894 treten im Binnenverkehr des Bezirks Bromberg, sowie in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Altona, -Berlin, -Hannover und -Oldenburg für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ermässigte Ausnahmefrachtsätze im Verkehr von Friedeberg N.-M. nach den einzelnen Ausfuhrhäfen zur überseeischen Ausfuhr in Kraft.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze sind die bestehenden Ausfuhrkontrolvorschriften maassgebend.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Die im Gütertarif für den Binnenverkehr des Bezirks Bromberg und im Staatsbahngütertarif Bromberg - Berlin in den Ausnahmetarifen 2 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc., Mühlenfabrikate und Oelsamen im Verkehre zwischen Stargard i/Pom. einerseits und sämmtlichen Berliner Bahnhöfen, Ringbahnstationen und Anschlussstellen andererseits erhöhen sich durchweg um 0,02 ℳ für 100 kg. Diese Erhöhungen treten am 1. Oktober 1894 in Kraft.

Bromberg, den 28. Juli 1894. (1825)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland. Vom 1. Oktober d. J. ab werden die in den Tariftabellen des Anhangs zum Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen zur Ausfuhr nach Russland (Seite 26/27, 34/35 des Tarifs und Seite 6/7 des ersten Nachtrages), sowie die in dem Anhang zum Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland (Seite 12/13 des Tarifs und Seite 6/7 des ersten Nachtrags) für die Station Schiltach der Württembergischen Staatsbahn und Schiltach der Badischen Staatsbahn enthaltenen Frachtsätze aufgehoben.

Bromberg, den 27. Juli 1894. (1826)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn tritt am 1. August l. J. der Nachtrag XII in Kraft.

Näheres bei den Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 28. Juli 1894. (1827)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Berichtigung des Kleie-Frachtsatzes Nagy-Mihály-Posen des Ausnahmetarifs für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 15. August 1894 wird der auf Seite 324 des vom 1. November 1893 ab gültigen Ostdeutsch-Ungarischen Ausnahmetarifs für Getreide etc., Theil II, Heft 2, bezüglich der Relation Nagy-Mihály-Posen für Kleie enthaltene Frachtsatz von 2,01 ℳ auf 3,01 ℳ erhöht.

Breslau, den 31. Juli 1894. (1828)
Königliche Eisenbahndirektion
für die Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 10. August l. J. ist zum Tarifheft II D (Verkehr Pfälzische Bahnen-Schweizerische Nordostbahn [einschliesslich Bötzbergbahn] und Tössthalbahn) der IV. Nachtrag und zum Tarifheft III D (Verkehr Pfälzische Bahnen - Vereinigte Schweizerbahnen) der VI. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich abgegeben werden, enthalten u. a. Frachtsätze für die Station Speyer Hafen, anderweitige Frachtsätze für Zucker im Verkehre mit Frankenthal und neue Ausnahmefrachtsätze für Düngemittel im Verkehre mit Harxheim-Zell, Kaiserslautern Hauptbhf. und St. Ingbert.

Die neuen Frachtsätze für Zucker ab Frankenthal weisen zum Theil erhebliche Ermässigungen auf; nur im Verkehre mit Frauenfeld, Romanshorn, Winterthur und Wil tritt ab 11. November l. J. eine Erhöhung von 1 Cts. für 100 kg ein. Die seitherigen Zuckerfrachtsätze Frankenthal-Goldach treten mit 11. November l. J. ohne Ersatz ausser Kraft.

Bei etwaigen späteren Sendungen ergibt die Umkartirung in Konstanz eine um etwa 1 Cts. für 100 kg höhere Fracht als die direkte Abfertigung nach den jetzigen Taxen.

Karlsruhe, den 29. Juli 1894. (1829)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 3. August d. J. ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember dieses Jahres gelangen unter der Bedingung der Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Eisenbahnwagen für Gaskohlensendungen von den diesseitigen Stationen Zabrze-Koksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube, Ludwigsglück und Orzesche nach dem bei Wien (Oe. U. St. E. G.) gelegenen Gaswerk Erdberg direkte Frachtsätze zur Einführung. Dieselben betragen beim Kursstand der Oesterreichischen Banknoten von:

	165/170	160/165
	Kreuzer für 100 kg	
von Zabrze-Koksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube	61,4	61,8
Ludwigsglück	62,2	62,7
Orzesche	56,2	56,5

Bis auf weiteres kommen die für den Kursstand der Oesterreichischen Banknoten von 160/165 angegebenen Frachtsätze zur Erhebung.

Breslau, den 31. Juli 1894. (1830)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalgütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. August d. J. erscheint Nachtrag XX zu obenbezeichnetem Tarif.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, zu den besonderen Tarifvorschriften, zu den besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarife, zum Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., zum Kilometerzeiger, zu den Stationstariftabellen, zu den Ausnahmetarifen, Angaben über Eröffnung von Bahnlinien und Berichtigungen.

Die durch den Nachtrag eingeführten Erhöhungen gelten erst vom 15. September 1894 ab.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Der Nachtrag ist bei den Abfertigungsstellen käuflich.

Erfurt, den 27. Juli 1894. (1831MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Einbeziehung neuer Stationen, Wiedereinführung des vor dem 1. September 1891 im Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Bromberg einerseits und solchen des Direktionsbezirks Altona andererseits bestandenen Ausnahmetarifs für Getreide aller Art usw., sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 30. Juli 1894. (1832)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Verkehr Breslau - Erfurt. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag V zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung“, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, der Stations - Tariftabellen und der Ausnahmetarife,

b) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen:
Bretleben, Esperstedt (Kyffhäuser), Frankenhausen (Kyffhäuser), Gotha Kindleberstrasse, Heinebach, Kleinschmalkalden, Langenberg a. d. Elster, Marlishausen, Roda - Niederwillingen und Stadtilm des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Heinersdorf, Mösen und Nilbau des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau, sowie Töppeln - Ladegeleis der Weimar-Geraer Eisenbahn,

c) abgeänderte Entfernungen für die Stationen:
Berlin Centralmarkthalle des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin, Wolfsgefärth des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt, Crummendorf, Giersdorf - Glambach, Prieborn und Wansen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau, Ruhla und Thal (Thüringen) der Ruhlaer Eisenbahn,

Ichtershausen der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn, sowie Meeder und Rodach der Werra-Eisenbahn,

d) Berichtigungen.

Die in den Nachtrag V aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten die letzteren erst vom 15. September 1894 ab.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag zu erhalten ist.

Erfurt, den 26. Juli 1894. (1833 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 treten im Versande von den Stationen Alt - Heide, Kosel - Kandrzin, Emanuelsegen, Glatz, Habelschwerdt, Malapane, Nieder-Alt-Wilmsdorf, Stahlhammer, Tarnowitz, Wartha und Ziegenhals nach den Stationen Altona und Hamburg B. ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Cellulose zur überseeischen Ausfuhr bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Für die zur überseeischen Ausfuhr gelangenden Sendungen bleiben die allgemeinen Kontrolvorschriften maassgebend.

Altona, den 30. Juli 1894. (1834)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehr zwischen Stationen der Nebenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim einerseits und solchen Stationen, mit welchen diese Bahn im direkten Verkehr steht, andererseits wird mit Wirkung vom 15. September l. J. für die in Heidelberg Badische Bahn in beiden Richtungen übergehenden Wagenladungsgüter eine Ueberfuhrgebühr von 50 ₰ für jeden Wagen in die direkten Frachtsätze eingerechnet.

Karlsruhe, den 28. Juli 1894. (1835)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Bromberg. Am 1. August d. J. ist die Neubaustrecke Mohrungen-Wormditt des Direktionsbezirks Bromberg eröffnet worden und es werden die an derselben gelegenen Stationen Gr. Hermenau, Liebstadt und Sportehnen in den obengenannten Güterverkehr einbezogen.

Auf der Station Sportehnen können schwerwiegende Fahrzeuge nicht verladen werden.

Ferner treten von dem genannten Tage ab für die Stationen Arnsdorf i. Ostpr., Guttstadt, Heinrikau, Regerteln und Wormditt des Direktionsbezirks Bromberg anderweite, gekürzte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die in Betracht kommenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 4. August 1894. (1836)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. (Theil II Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Vom 1. August l. J. ab kommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Dünger und Phosphate unter Wegfall der bisherigen Beschränkungen im gesammten Umfange der vorbezeichneten Tarife (im Hessisch-Bayerischen Gütertarif mit Einschluss der auf Badischem Gebiete gelegenen Stationen Eberbach, Gaimühle, Käferthal [Wohlgelegen] und Waldhof) zur Anwendung.

Für die Stationen Lindau, Oberreitnau und Schlachters werden im Pfälzisch - Bayerischen und Saarbrücken-Bayerischen Verkehre die Frachtsätze besonders bekannt gegeben.

München, den 30. Juli 1894. (1837)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarkohlen-Verkehr nach der Schweiz. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 14. Juli dieses Jahres wird hiermit veröffentlicht, dass die bisherigen niedrigeren Frachtsätze der Station Lauterburg Hafen in dem Saarkohlentarif Nr. 12 bis zum 15. Oktober dieses Jahres in Kraft bleiben.

Köln, den 1. August 1894. (1838)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Hannover-Bayerischer Verband. Vom 10. August d. J. ab kommen im Verkehre zwischen Lindau, Neuulm und Hafenstationen der Nord- und Ostsee für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II Ausnahmefrachten zur Anwendung, worüber in den gedachten Stationen das Nähere zu erfahren ist.

Hannover, den 31. Juli 1894. (1839)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Französischer Getreideverkehr. Aufhebung von Reexpeditions-Frachtsätzen. Die Reexpeditions - Taxen ab Innsbruck, Feldkirch, Bregenz und Marburg, welche im I. Nachtrag vom 1. Oktober 1889 zu dem vom 1. März 1883 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Arad-Temesvárer Eisenbahn einerseits und Genf transit für Frankreich anderseits auf Seite 9 und 10 unter Ziffer III enthalten sind, treten mit 31. Oktober 1894 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 30. Juli 1894. (1840)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Ausschreibung von Stockscheiben betreffend. Die Lieferung der für den diesseitigen Direktionsbezirk bis Ende März 1895 erforderlichen 3 100 Stück Stockscheiben soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Hierzu ist Termin am 15. August d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, anberaumt.

Die Vertragsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen daselbst Zimmer 1 zur Einsicht aus, dieselben können auch von dort gegen Einsendung von 25 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach oben bezeichneten Termin.

Breslau, den 28. Juli 1894. (1841)
Materialienbüreau der K. E.-D.

Für die diesseitigen Werkstätten soll die Lieferung von

2 000 Stück Schraubenkuppelungen
und
1 000 „ Sicherheitskuppelungen

für Personen- und Güterwagen vergeben werden.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotformular und Zeichnungen können auf portofreies Ansuchen von unserer
Magazin-Hauptverwaltung hier
gegen Entrichtung von 50 ₰ Schreibgebühren für ein Exemplar und 20 ₰ Rückporto, welche nach Befinden in Briefmarken erfolgen kann, bezogen werden.

Die Lieferungsangebote sind bis zum 18. August 1894, Abends 6 Uhr, an die hiesige
Magazin-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen
verschlossen und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Beschlagtheile"
versehen, portofrei einzureichen.

Chemnitz, den 1. August 1894. (1842)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

(Amtliche Bekanntm. Schluss S. II.)

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger“ Nr. 47 für das Jahr 1894 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für den Bahnhof Dt.-Krone verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 1 sind gegen freie Einsendung von 1 ℳ in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 2 bis 10 gewünscht werden, so sind im ganzen 5,50 ℳ einzusenden. Die Angebote sind bis zum 16. August d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserm Geschäftsgebäude Zimmer Nr. 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 31. Juli 1894. (1843)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf ausrangirter Lokomotiven usw.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Die in den centralen Werkstätten in Utrecht und Zwolle sich befindenden 5 Lokomotiven, 1 Personenwagen I. Klasse, 6 Personenwagen III. Klasse, 4 Gepäckwagen, 11 offene und 4 bedeckte Güterwagen, 163 Achsen mit Rädern, 3 Lokomotivachsen und 1 Lokomotivrad sollen durch Submission vergeben werden. Die Submissionszettel sollen dem centralen Dienst 1. Abtheilung der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen zu Utrecht den 16. August 1894 vor 12 Uhr Mittags zugerichtet sein.

Die Ingenieure, Chefs der genannten Werkstätten, werden über diese Materialien Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen auf frankirte Anfrage von denselben bezogen werden.

Utrecht, den 1. August 1894. (1844)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 61. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. August 1894.

Inhalt:

Das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Tarifwesen.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Brölthaler Bahn.
Kaysersberger Thalbahn.
Harzquerbahn.
Wernigerode-Quedlinburg.
Fahrkarten-Ausgabe- u. Gepäck-Abfertigungsstellen.
Stückgutwagen.
Arbeiter-Rückfahrkarten.
Ausnahmetarif für Eisen u. Stahl.
Elektr. Bahnen d. Berliner Vororte.
Strassenbahnen.
Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen.
Brandversicherungsverein Preuss. Staatseisenbahn-Beamten.
Die Betriebsergebnisse der Preuss. Staatseisenbahnen im Jahre 1892/93.
Aus Russland:
Umbenennung von Stationen.
Moskau-Jaroslawl-Archangelsk. E.
Bahnproj. Taschkent-Andishan.
Umbau von Bremswagen.
Quittungs-Stempelsteuer.
Verringerung der Betriebskosten infolge Ermässigung d. Fahrpreise.
Bahneröffnungen.
Die Borowitschibahn.
Eisenbahnprojekte.
Zufuhrbahnen.
Aus der Schweiz:
Schweizerische Südostbahn.
Schmalspurb. Landquart-Davos.
Jura-Simplonbahn.
Simplondurchstich.
Bahnproj. Eiger-Mönch-Jungfrau.
Nordostbahn.
Aus Belgien:
Geschäftsberichte Belgischer Eisenbahnen in 1893.
Urtheile.
Verschiedenes:
Böhmischer Braunkohlenverkehr in 1893.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personenverkehr.
5. Personen- und Güterverkehr.
6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs.

Das Telegraphenwesen im Deutschen Reiche unterliegt nach Art. 4 Ziff. 10 der Reichsverfassung gleich dem Postwesen der Beaufsichtigung des Reichs und dessen Gesetzgebung und soll nach Art. 48 Abs. 1 R.-V. für das gesammte Reichsgebiet als einheitliche Verkehrsanstalt eingerichtet und verwaltet werden. Jedoch erstreckt sich nach Art. 48 Abs. 2 die Gesetzgebung nicht auf diejenigen Gegenstände, deren Regelung bisher der reglementären oder administrativen Anordnung überlassen war. Bayern und Württemberg behielten ihre selbstständige Telegraphenverwaltung, dem Reiche überwies hier Art. 52 R.-V. ausschliesslich die Gesetzgebung über die Vorrechte der Telegraphie und über die rechtlichen Verhältnisse der Telegraphenverwaltungen zum Publikum. Bis zum Erlass des Telegraphengesetzes vom 6. April 1892 (R.-Ges.-Bl. S. 467 flg.) unterblieb eine gesetzliche Regelung der staatsrechtlichen, civilrechtlichen und finanziellen Verhältnisse der Telegraphie seitens des Reichs.[1]) Der Grund für diese Erscheinung war ein doppelter, zunächst ein juristisch-formeller, sodann ein sachlich-technischer. Angesichts der bisherigen Entwickelung des Telegraphenwesens auf Grund reglementärer und administrativer Anordnungen war die Auffassung nicht unberechtigt, dass das Gesetzgebungsrecht des Reiches sich auf die Ordnung der rechtlichen Verhältnisse gar nicht erstrecke und eine reichsgesetzliche Regelung dieser Verhältnisse nur durch eine Aenderung der Verfassung eintreten könne. Hierzu kam die sachlich-technische Erwägung, dass die fortschreitende Entwickelung der Telegraphen für die gesetzliche Feststellung ihrer Rechtsverhältnisse naturgemäss erhebliche Schwierigkeiten darbot. Die technische Ausbildung, ja Umgestaltung befand sich noch im vollen Flusse, stabile Grundlagen für eine gesetzliche Ordnung fehlten.[2]) Freilich war in weiteren Kreisen der Glaube verbreitet, Art. 48 R.-V. habe dem Reiche ein Monopol oder Regal verliehen. Allein mehr und mehr neigt sich die Wissenschaft einer Deutung zu, welche den Anspruch der Verwaltung auf Anerkennung eines Reichs-Telegraphen- und Telephonregals als unbegründet hinstellte; die Praxis schloss sich in den wenigen zur Entscheidung gelangten Fällen dieser Auffassung an. Art. 48 R.-V. hatte in Wahrheit nur den bisher den einzelnen Staaten zustehenden Telegraphenbetrieb auf das Reich übertragen. Bestand hier also im Einzelstaate kein Monopol, so konnte rechtlich nach wie vor auch im Reiche ein Telegraphenbetrieb durch

[1]) s. L. v. Rönne, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 2. Aufl. II. B. S. 309.

[2]) s. Aufsatz von Dr. Fischer, Das neue Deutsche Telegraphengesetz in Schmoller's Jahrbüchern, XVI. Jahrg. S. 645.

Privatpersonen zur allgemeinen Benutzung und selbst gegen Entgelt gewerbsmässig stattfinden.

So lange das Telephon im Geschäftsverkehr eine irgend erhebliche Rolle nicht spielte, war die Frage des Telegraphenmonopols kaum von praktischer Bedeutung. Dies änderte sich mit der allgemeineren Benutzung jener Einrichtungen. Fabrikunternehmer begannen die Errichtung gemeinsamer Leitungen; die Reichs-Postverwaltung versuchte, den Betrieb durch die Verwaltungsbehörden inhibiren zu lassen, allein gerichtliche Erkenntnisse verneinten die Gesetzmässigkeit des Schutzes. Damit war die Aufrechthaltung des bisherigen Zustandes in Frage gestellt und das Reich musste, durch Vorlage eines Gesetzentwurfes von seinem verfassungsmässigen Rechte auf dem Gebiete des Telegraphenwesens zum ersten Male Gebrauch machend, das Telegraphenregal selbst und dessen Umfang gesetzlich festzustellen suchen. Der Inhalt des dem Reichstag am 22. Februar 1891 vorgelegten Gesetzentwurfes lässt sich kurz dahin zusammenfassen, dass 1. der Telegraphenbetrieb und der Fernsprechbetrieb gleichgestellt, 2. beide zum Monopol des Reichs bezw. des Königreichs Bayern erklärt sind, 3. die Ausübung des Rechtes für einzelne Strecken und Bezirke an andere Unternehmer verliehen werden kann, 4. der Umfang des Regals näher begrenzt wird, und 5. Strafbestimmungen gegen Verletzungen des Regals, der Kontrol- und Sicherheitsvorschriften einschreiten.

Der Charakter des Entwurfs war, dem Kernpunkt seiner Bestimmungen nach, ein wesentlich deklaratorischer. Er erstrebte nach der Begründung keine Ausdehnung des Regals. In dessen Begrenzung schloss er sich an das Bestehende, in Erweiterung der bisher zugelassenen Ausnahmen dem Vorgang des Reichs-Postgesetzes an, über die Verpflichtungen gegenüber dem Publikum sollten Reglements der Verwaltung entscheiden.

Im einzelnen enthält das Telegraphengesetz vom 6. April 1892 folgende Grundsätze:

1. Umfang des Telegraphenregals.

Das dem Reiche (und beziehungsweise Bayern im Bayerischen Staate und Württemberg im Württembergischen Territorium) zustehende ausschliessliche Recht umfasst die Herstellung d. i. die Errichtung (Aufstellung, nicht allein den Betrieb) aller Arten solcher Anlagen, über welche das Gesetz keine Begriffsbestimmung gibt. Dieses Recht der Errichtung enthält nur die Befugniss zur Ausführung der für den künftigen Betrieb nöthigen Vorarbeiten, nicht auch zur alleinigen Herstellung der zum Bau nöthigen Geräthe und Materialien. Auch in anderen Ländern legt die Gesetzgebung dem Staate nur die Herstellung und den Betrieb der Telegraphenanlagen bei, so in Oesterreich, Ungarn, Schweiz, Belgien (établissement et exploitation), Italien (établir e esercitere), Holland, Portugal, Norwegen und Frankreich (établir et employer). Nach den amtlichen Materialien sollen unter Telegraphen alle dem Schnellnachrichtenverkehr dienenden Anlagen ohne Rücksicht auf die benutzten Naturkräfte verstanden werden (Sten. Ber. 4319—4322, Entsch. d. R.-Ger. in Strafs. Bd. 19 S. 55 flg.), ein Antrag wegen Beschränkung auf die mit Elektrizität betriebenen Telegraphen wurde abgelehnt. Das Recht erstreckt sich nicht auf solche Anlagen, die, wie Wasserregistrir- und Höhenmessungsapparate, nur zum Zwecke der Vermittelung einzelner bestimmter Nachrichten errichtet sind. Das Gesetz hat den sogen. Schnellnachrichtenverkehr für das Reich monopolisirt; enge Definitionen erscheinen bei der Beweglichkeit der Technik bedenklich, wie sich das ganz besonders beim Aufkommen des Fernsprechwesens gezeigt hat (Komm.-Ber. II 3). Es wird daher unter das Monopol jede Anlage fallen, durch welche ein geschriebenes Zeichen an einen anderen Ort übertragen werden kann (elektrische Kraft, pneumatische Bewegungskräfte oder akustische Zeichen). Hiernach fällt auch jede Telephonanlage, insoweit sie allgemein für den Nachrichtendienst bestimmt ist, unter das Gesetz. Der Vermittelung des Verkehrs ist möglichste Freiheit gelassen, ein Unterschied zwischen Orts- und Fernverkehr besteht nicht. Befreit von dem Monopol sind jedoch nach dem Rechte des Eigenthümers Telegraphenanlagen innerhalb der Grenzen eines Grundstücks (Haustelegraphen, Fabriktelegraphen usw.), ferner mit Rücksicht auf die wirthschaftliche Zusammengehörigkeit usw. Anlagen zwischen mehreren demselben Besitzer gehörigen Grundstücken bis auf die Entfernung von 25 km, wenn sie ausschliesslich für den der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen Verkehr bestimmt sind (z. B. Telegraphen zwischen dem Hauptgute und Vorwerken oder Pachthöfen). Eine weitere Befreiung gilt mit Rücksicht auf das öffentliche Interesse für ausschliesslich dem inneren Dienst von Landes- oder Kommunalbehörden, Deichkorporationen, Siel- und Entwässerungsverbänden dienende Anlagen und wegen der Schnelligkeit des Betriebs und Bequemlichkeit des Publikums für Telegraphenanlagen der Transportanstalten auf ihren Linien für den Betrieb oder für Nachrichten innerhalb der bisherigen Grenzen (Nachrichtenvermittelung der Eisenbahnen nach dem Reglement vom 7. März 1876). Auch eine Pflicht zur Anmeldung derartiger nach § 3 konzessionsfreier Anlagen bei der Telegraphenverwaltung besteht nicht, wohl aber unterliegen sie der baupolizeilichen Genehmigung und nach § 4 der Aufsicht der Landesbehörde. Diese Aufsicht (Kontrole, zu welchem Zweck die Landesbehörden Kontrolvorschriften erlassen können) soll verhüten, dass eine solche Anlage zu Zwecken gebraucht wird, welche den Vorrechten des Reichs widerstreiten. Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafen bis 150 ℳ geahndet, letztere erscheinen als auf dem System des allgemeinen Strafrechts basirte Strafen, nicht als sogen. Ordnungsstrafen. Eine Androhung oder Festsetzung einer polizeilichen Strafe zur Erzwingung oder Unterlassung von Handlungen erscheint deshalb nicht zulässig.

2. Rechte des Publikums (sogen. Kontrahirungszwang und Recht auf Telephonanschluss).

Als Korrelat des Regals besteht zunächst zur Sicherung der allgemeinen Benutzung der Telegraphenanlagen die Verpflichtung des Reichs, jedermann gegen Beobachtung der vorgeschriebenen Ordnung (Gebührenzahlung) zur Benutzung der Telegraphenanlagen zuzulassen, der sogen. Kontrahirungszwang (analog § 3 im Reichs-Postgesetz). Vorrechte bei der Benutzung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Anlagen und Ausschliessungen von der Benutzung sind nur aus Gründen des öffentlichen Interesses zulässig (§ 5). Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung, wonach Zurückweisungen und Bevorzugungen nur auf Grund des Gesetzes erfolgen, und ungesetzliche Zurückweisungen und Zurücksetzungen das Reich zum Schadenersatz verpflichten sollten, wurde abgelehnt. Es kann hiernach die Verwaltung nach pflichtigem Ermessen auf Grund § 5 Abs. 2 ganze Linien aus Gründen des öffentlichen Interesses schliessen oder für bestimmte Arten von Mittheilungen. Eine Eintheilung der Telegramme bezüglich ihrer Abfertigung enthält die Tel.-Ordn. vom 15. Juni 1891 in § 5. Die Telegraphenverwaltung erhielt durch jene Vorschrift über „Ausschliessung aus Gründen des öffentlichen Interesses“ ein Censurrecht mit diskretionärer Gewalt. Unter Umständen macht die unberechtigte Zurückweisung den betreffenden Beamten (nicht die Telegraphenverwaltung) civilrechtlich haftbar.

Weiter bestimmt § 6: Sind an einem Orte Telegraphenlinien für den Ortsverkehr, sei es von der Reichs-Telegraphenverwaltung, sei es von der Gemeindeverwaltung oder von einem anderen Unternehmer zur Benutzung gegen Entgelt errichtet, so kann jeder Eigenthümer eines Grundstücks gegen Erfüllung der von jenen zu erlassenden und öffentlich bekannt zu machenden Bedingungen den Anschluss an das Lokalnetz verlangen. Die Benutzung solcher Privatstellen durch Unbefugte gegen Entgelt ist unzulässig. Dieser Kontrahirungszwang auf Anschluss ist an das Vorhandensein einer Lokalanlage geknüpft. Es kommen deshalb die etwa für den Dienst- oder Fernverkehr am Orte bestehenden Anlagen nicht in Betracht, desgleichen die

ausserhalb des Lokalnetzes ohne Anschluss an öffentliche Telegraphen errichteten Linien, zu deren Herstellung sich die Reichs-Telegraphenverwaltung erbietet. Der Verwaltung stehen für die Erfüllung ihrer Pflicht zur Herstellung von Anschlüssen gesetzliche Zwangsmittel gegen Hauseigenthümer auf Duldung der nöthigen Einrichtungen nicht zur Seite; jedoch wird die Gestattung derartiger Anlagen als eine aus den allgemeinen Bürgerpflichten sich ergebende Leistung erwartet. Im strafrechtlichen Sinne gelten diese Anschlusslinien als öffentliche Telegraphen und geniessen den Schutz der §§ 317, 318 R.-Str.-G. nach der Novelle zum R.-Str.-G.[3])

3. Gebührenwesen.

Bei den Berathungen des Gesetzes standen sich zwei Ansichten gegenüber, von denen die erste die Feststellung der Gebühren und die Gestattung gebührenfreier Beförderung durchweg der gesetzlichen Regelung vorbehalten wollte, die andere dagegen die Erhöhung und die Ausdehnung der Gebührenfreiheiten von dem Erlass eines Gesetzes abhängig machen wollte. Während die Gebührensätze der Post in grösserem Umfang durch die Postgesetze festgestellt sind, setzt die Telegraphenverwaltung die Gebühren nach eigenem Ermessen fest, jedoch ist jede Erhöhung der bestehenden Gebühren für den Telegraphen- und Telephonverkehr im § 7 gesetzlich untersagt und ebenso eine Ausdehnung der bisherigen Befreiungen. Die Verwaltung kann sonach ohne Zustimmung des Reichstags nicht erhöhen. Die geltenden Gebühren sind ersichtlich aus Tel.-Ordn. § 9, Intern. Tel.-Ordn. Art. 10, A. D.-A. 3. Abschn. 2. Abth. Die Bestimmungen beruhen auf der Kaiserlichen Verordnung vom 2. Juni 1877. Dieselbe ist auf Grund des Art. 40 R.-V. erlassen und gilt nicht für den inneren Verkehr von Bayern und Württemberg. Sie findet dagegen auf den Eisenbahntelegraphen hinsichtlich des den Eisenbahndienst nicht betreffenden Verkehrs Anwendung (Reglement vom 7. März 1876).[4])

4. Das Telegraphengeheimniss.

Zur Wahrung des Telegraphengeheimnisses enthielten bereits die Telegraphenordnung und der Internationale Telegraphenvertrag (Art. 2) entsprechende Vorschriften, auch steht es durch § 355 R.-Str.-G. unter strafrechtlichem Schutze. § 8 hat diesen Schutz ausdrücklich sanktionirt und übereinstimmend mit der Praxis erstreckt „auch darauf, ob und zwischen welchen Personen telegraphische Mittheilungen stattgefunden haben." Die bestehenden Ausnahmen für strafgerichtliche Untersuchungen, in Konkursen und in civilprozessualischen Fällen (§§ 99–101 Str.-P.-Ordn., S. 111 Konkurs-Ordn., landesgesetzlich z. B. Württembergisches Gesetz, betreffend das Verfahren der Verwaltungsbehörden bei Zuwiderhandlungen gegen die Zoll- und Steuergesetze) sind beseitigt. Weitere Ausnahmen darf fortan nur ein Reichsgesetz festsetzen.

5. Strafen wegen Verletzung des Regals.

a) Die Verletzung des Regals liegt schon in der vorsätzlichen Errichtung (nicht erst im Betriebe) einer nicht konzessionsfreien Telegraphen- oder Telephonanlage. Straflos bleibt wer gegen die Konzessionsbedingungen verstösst; doch macht er sich civilrechtlich haftbar. Zuwiderhandlungen im Sinne des die Strafbestimmungen enthaltenden § 9 (Geldstrafe bis 1 500 ℳ oder Haft und Gefängniss bis zu 6 Monaten) sind Vergehen (§ 1 R.-Str.-G.). Zuständig zur Aburtheilung in erster Linie sind die Strafkammern der Landgerichte (§ 73 in Verbindung mit § 27 Ger.-Verf.-G.); Verweisung an die Schöffengerichte ermöglicht § 75 u. § 14 Ger.-Verf.-G. In Betracht kommen nur die Bestimmungen über die Regalitätsvorrechte des Reichs (§§ 1–8), nicht die Normen über Verhütung von Störungen des Betriebs. Daneben bleiben die Bestimmungen der §§ 317, 318 R.-Str.-G. über Verhinderung und Gefährdung von Telegraphenbetrieben bestehen. Werden mit Hilfe unbefugt angelegter Telegraphen andere Delikte begangen, so liegt ein Zusammentreffen von Delikten im Sinne der §§ 73 flg. R.-Str.-G. vor.[5])

b) Mit Geldstrafe bis 115 ℳ wird bestraft, wer den gemäss des § 4 erlassenen Kontrolvorschriften zuwiderhandelt. Derartige Kontraventionen sind Uebertretungen im Sinne des § 1 R.-Str.-G.

6. Ausserbetriebsetzung regelwidriger Anlagen.

Nach § 11 sind die unbefugt (d. h. ohne Konzession, aber konzessionspflichtigen) errichteten und betriebenen Anlagen ausser Betrieb zu setzen und zu beseitigen. Es bleibt den Exekutivbehörden überlassen, welche von beiden Arten sie zur wirksamen Durchführung des Zwangs angemessen erachten. Ein landesgesetzlich geordnetes Zwangsverfahren besteht in Preussen (Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883), Bayern (Polizei-Strafgesetzbuch), Württemberg (Gesetz, betr. Aenderungen des Landes-Polizeistrafgesetzes vom 12. Juli 1879), Sachsen (Gesetz, das Verfahren in Verwaltungsstrafsachen betr., vom 8. März 1879), Baden und Hessen. Den Antrag auf Einleitung des Zwangsverfahrens stellt der Reichskanzler oder die vom Reichskanzler dazu ermächtigte Behörde. Der Rechtsweg ist hierbei ausdrücklich vorbehalten (§ 11, Abs. 2), er hält die Ausführung der Zwangsmaassregeln nicht auf. Bei obsiegendem gerichtlichen Urtheil dürfte der Reichsfiskus auch für den entstandenen Schaden haften.

7. Verhältniss der Telegraphen- und Telephonleitungen zu anderen Leitungen bei Störungen.

Zu den lebhaftesten Erörterungen gab das Verhältniss der Telegraphie zu den sonstigen elektrischen Anlagen Anlass. Durch Erlass des Preussischen Ministers des Innern und der öffentlichen Arbeiten vom 16. März 1886 (Min.-Bl. S. 85) waren die Bezirksbehörden angewiesen, bei Durchführung von elektrischen Beleuchtungsanlagen zur Vermeidung von Störungen und Gefahren darauf zu achten, dass die Beleuchtungsleitungen, von den Telegraphenleitungen hinreichend entfernt gehalten werden, um ein Ueberspringen des elektrischen Stromes unmöglich zu machen. Die Ertheilung der strassenbau- und verkehrspolizeilichen Erlaubniss zur ober- oder unterirdischen Durchführung von Leitungen zu Beleuchtungszwecken durch öffentliche Strassen usw. solle von der Polizeibehörde nicht erfolgen, ohne wegen der den jeweiligen Umständen nach im Interesse der Reichs-Telegraphenverwaltung zu stellenden Bedingungen mit der betheiligten Ober-Postdirektion in Verbindung zu treten.[6]) Demgemäss hatte dieser Erlass auch auf Errichtung anderer Starkstromanlagen, namentlich von elektrischen Strassenbahnen, Anwendung gefunden, und es waren bei den bezüglichen Konzessionsverhandlungen von einzelnen Städten zum Schutze der Telegraphen Anforderungen gestellt worden, in welchen die Unternehmer der Starkstromanlagen eine Erschwerung ihrer geschäftlichen Lage erblickten.[7]) Die Vermehrung der Starkstromanlagen und die mit dem Betrieb verbundenen Gefahren hatten ferner den Anlass zur Vorbereitung eines Gesetzentwurfs über den Betrieb elektrischer Anlagen gegeben, welcher die Vorschrift enthielt: „Elektrische Leitungen, welche auf, über oder unter öffentlichem Grund und Boden geführt werden, sind so anzulegen, dass sie den Betrieb bereits bestehender elektrischer Anlagen nicht behindern und die Benutzung des öffentlichen Grundes und Bodens für die spätere Errichtung öffentlichen Zwecken dienender elektrischer

---

[3]) s. Dr. G. Maas, Das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs v. 6. April 1892, erläutert usw. Berlin, K. Heymann's Verlag. 1892.

[4]) s. Maas, l. c. S. 9.

[5]) s. Maas, l. c. S. 10, 11.

[6]) s. Aufsatz von Fischer in Schmoller's Jahrbüchern l. c. S. 27. Der Erlass ist abgedruckt bei Maas l. c. S. 53.

[7]) s. Fischer l. c. S. 28.

Telegraphen-, Fernsprech- oder Signalanlagen nicht unmöglich machen."

Im Laufe der Berathungen fiel ein Antrag, das Zustandekommen des Regalitätsgesetzes von dem des Elektrizitätsgesetzes abhängig zu machen. Dagegen suchte man zum Schutze der industriellen Interessen einen anderen Weg durch Ergänzung des Regalitätsgesetzes dahin einzuschlagen: „Telegraphen- und Telephoneinrichtungen müssen so angelegt werden, dass sie gegen Einwirkungen benachbarter elektrischer Einrichtungen und Leitungen möglichst in sich selbst geschützt sind".[8]) Durch letzteren Passus wurde der Standpunkt bezeichnet, von welchem die ganze fernere Diskussion beherrscht blieb. Als Vermittelungsvorschlag erschien, nachdem sich gegen das Verlangen eines unbedingten Selbstschutzes überwiegende Bedenken geltend machten, ein Antrag dahin: „Elektrische Anlagen sind, wenn eine Störung des Betriebes der einen Leitung durch die andere eingetreten oder zu befürchten ist, auf Kosten desjenigen Theils, welcher durch eine spätere Anlage oder später eintretende Aenderung seiner Anlage diese Störung oder die Gefahr derselben veranlasst, nach Möglichkeit so auszuführen, dass sie sich nicht störend beeinflussen." Dieser Antrag wurde als § 12 auch in das Gesetz aufgenommen, obgleich gewichtige Gründe dafür sprachen, die Ordnung des Verhältnisses zwischen den Schwach- und Starkstromanlagen dem zukünftigen Elektrizitätsgesetze zu überlassen.[9])

Die eigenartige Bestimmung des § 12 gibt der Telegraphenleitung als solcher kein Vorrecht; aber sie privilegirt die ältere Anlage, mag sie auch nach dem jetzigen oder künftigen Stand der Technik sich als mangelhaft erweisen. Die Anwendung der Vorschrift ist an das Vorhandensein oder das Inaussichtnehmen von mindestens zwei elektrischen Anlagen auf konkurrirendem Leitungsgebiet geknüpft, von denen die eine stets eine Telegraphenanlage sein muss. Und zwar muss das Eintreten der neuen Anlage in das Leitungsgebiet der älteren oder die Aenderung an einer von den beiden konkurrirenden Anlagen den Anlass zur Besorgniss einer Störung oder zur Störung selbst hervorrufen. Schutzberechtigt ist die ältere Anlage, insoweit sie dauernd und unverändert geblieben ist, gleichviel ob sie Schwach- oder Starkströme benutzt, mit metallischer Rückleitung versehen ist oder nicht. Schutzpflichtig ist die neu hinzutretende, desgleichen die in ihren Einrichtungen sich verändernde Anlage, gleichviel ob sie früher oder später als die gestörte errichtet wurde. Die Schutzpflicht beginnt, sobald eine von den Voraussetzungen für die Möglichkeit einer Störung oder für die damit begründete Besorgniss zu Tage tritt.[10])

Streitigkeiten dieser Art erfordern ein rasches Verfahren; nach § 13 ist deshalb das Gerichtsverfahren zu beschleunigen (§§ 198, 202–204 Civ.-P.-Ordn.), der Rechtsstreit gilt als Feriensache, d. h. er nimmt auch während der Gerichtsferien seinen Fortgang.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, dass das Postgesetz vom 28. Oktober 1875 eine Reihe von Vorrechten enthält. Auch bei Berathung des Telegraphengesetzes wurde eine gesetzliche Feststellung der Vorrechte (Privilegien) der Telegraphie für wünschenswerth erklärt, namentlich in betreff der Rechte der Verwaltung, bei der Benutzung von Privateigenthum und öffentlichen Strassen. Es machte sich jedoch eine Strömung, zu Gunsten der freien Befugniss der Gemeinwesen über die Strasse frei zu verfügen, geltend und führte zur Aufnahme des § 14: „Das Reich erlangt durch dieses Gesetz keine weitergehenden als die bisher bestehenden Ansprüche auf die Verfügung über fremden Grund und Boden, insbesondere über öffentliche Wege und Strassen." Diese bestehenden Ansprüche richten sich gegen die Eisenbahn- und Strassenbauverwaltungen und beziehen sich nur auf die Benutzung des Erdbodens zur Lagerung der Telegraphenleitungen und Errichtung von Telegraphenstangen. Die Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltungen beruhen auf dem Bundesrathsbeschluss vom 21. Dezember 1868 und bestehen in der Auflage, der Telegraphenverwaltung die Benutzung ihres Terrains und unter bestimmten Umständen auch ihrer Verkehrseinrichtungen zu gestatten. Die Verpflichtungen der Strassenbauverwaltungen bestimmt der Bundesrathsbeschluss vom 25. Juni 1869. Sie bestehen in der unentgeltlichen Benutzung des Strassenterrains, Mitwirken bei Festsetzung des ersten Trakts der Telegraphenlinien, Bewachung der Anlagen durch das Strassenaufsichtspersonal, Hilfeleistung bei Beschädigungen, Vorsicht bei Anpflanzungen, Ausästungen und Baumfällen usw.[11])

Die Telegraphenordnung für das Deutsche Reich vom 15. Juni 1891 setzt die Gebühren für Benutzung der für den Verkehr bestimmten Telegraphen nach einer auf dem Worttarif beruhenden Taxe fest, und enthält eine Reihe von Bestimmungen über Benutzung der Telegraphen, Wahrung des Telegraphengeheimnisses, Dienststunden der Telegraphenanstalten, Aufgabe und Eintheilung der Telegramme, allgemeine Erfordernisse der zu befördernden Telegramme, Gebühren usw.

[8]) s. Fischer l. c. S. 30.
[9]) s. Fischer l. c. S. 35.
[10]) s. Maas, l. c. S. 13.
[11]) Maas, l. c. S. 15.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2344 vom 31. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 2382 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Tarifwesen.

Die zum 1. April 1895 bevorstehende Neuordnung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bedingt eine Neugestaltung der Tarife insofern, als nicht mehr für jeden Direktionsbezirk ein Binnentarif nebst den entsprechenden Verbandstarifen erstellt werden wird. Die 20 neuen Direktionsbezirke werden in 8 Gruppen getheilt und für jede Gruppe wird ein Binnentarif und mit den übrigen 7 Gruppen je ein Verbandstarif hergestellt. Gruppe I umfasst die neuen Direktionsbezirke Bromberg, Königsberg, Danzig; Gruppe II Breslau, Kattowitz, Posen; Gruppe III Berlin, Stettin; Gruppe IV Altona, Hannover, Münster; Gruppe V Magdeburg, Halle, Erfurt; Gruppe VI Frankfurt a/M., Cassel; Gruppe VII Elberfeld, Essen; Gruppe VIII Köln, Saarbrücken. Durch diese Maassnahme wird die Zahl der für den Binnen- und Verbandsverkehr der Preussischen Staatsbahnen bestehenden 66 Tarife auf 36, also fast um die Hälfte, vermindert.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Altona. Die 5,58 km lange Strecke Hagenow-Wittenburg (Theilstrecke der Vollbahn von Hagenow nach Oldesloe) mit den Stationen Hagenow (Heide), Hagenow (Stadt), Bobzin (Haltestelle) und Wittenburg wird voraussichtlich am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre und zwar vorläufig als Nebenbahn übergeben werden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 23. Juli d. J. ist auf der Strecke Lammersdorf-Roetgen das zweite Geleis in Betrieb genommen worden.

Eröffnungen und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist der an der Lokalbahn Gemünden-Hammelburg zwischen den Halteplätzen Kleingemünden und Schönau neu angelegte Halteplatz Josefshaus für den Verkehr von Personen und Hunden eröffnet worden.

Direktionsbezirk Breslau. Die Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der Station Kattowitz ist wieder aufgehoben. Es gelangen daher künftig schwerwiegende oder solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, auf der genannten Station wieder zur Abfertigung.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 1. Oktober d. J. wird die Station Köln Nippes Hauptwerkstätte für den Frachtstückgut- und Wagenladungs-Verkehr geschlossen und an Stelle derselben die Station Köln Nippes neuer Bhf. für den genannten Verkehr unter vorläufiger Anwendung der Entfernungen bezw. Tarifsätze für Köln Nippes Hauptwerkstätte eröffnet. Für den Eilgutverkehr bleibt bis auf weiteres die Station Köln Nippes Hauptwerkstätte noch bestehen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Langelsheim-Clausthal-Zellerfeld zwischen den Stationen Langelsheim und Lautenthal neu errichtete Haltepunkt Lindthal für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Oktober dieses Jahres ab führt die an der Strecke Vohwinkel-Düsseldorf belegene Station Haan den Namen „Gruiten" und die an der Strecke Vohwinkel-Ohligs-Deutz belegene Station Haan (Ort) den Namen „Haan".

Brölthaler Bahn.

Dem Börsenkommissariat ist seitens der Diskontogesellschaft der Prospekt eingereicht worden, auf Grund dessen 1 938 000 *M.* Aktien und 1 940 000 *M.* 4,5 % Prioritätsobligationen der Brölthaler Eisenbahngesellschaft in Hennef a. d. Sieg an der Berliner Börse zur Einführung gelangen sollen.

Kaysersberger Thalbahn.

Nach dem uns vorliegenden Bericht sind im Betriebsjahre 1893/94 günstige Ergebnisse erzielt worden. In erster Reihe ist die Besserung der Einnahmen dem gesteigerten Personenverkehr zuzuschreiben; bei einer Mehrbeförderung von 6 560 Personen wurde gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 6 331 *M.* erzielt. Die Verwaltung gibt der Hoffnung Raum, dass auch für die Folge der Besuch des Kaysersberger Thales durch Touristen immer mehr in Aufnahme kommt und dadurch der Verkehr gehoben wird. Der Güterverkehr hat sich eines, wenn auch nur kleinen Aufschwunges zu erfreuen; bei einer Mehrbewegung von 2 462 t stellen sich die Einnahmen gegen das Vorjahr um 1 525 *M.* höher. Die Gesammteinnahmen übersteigen diejenigen des Vorjahres um 7 856 *M.*, während die Ausgaben hinter denjenigen des Vorjahres um 1 022 *M.* zurückbleiben.

Nach der Betriebsrechnung betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 112 469 *M.*, aus dem Güterverkehr 59 306 *M.* und aus sonstigen Quellen 2 772 *M.*, zusammen 174 547 *M.* Verausgabt wurden 105 221 *M.*, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 69 326 *M.* und nach Abzug der satzungsmässigen Abschreibungen ein Reingewinn zur Verfügung der Generalversammlung von 63 407 *M.*

Harzquerbahn.

Die Firma Soenderop & Comp. hat ihren Verzicht auf die Ausführung der Harzquerbahn Nordhausen-Wernigerode und der Brockenbahn ausgesprochen. Das Bahnkomitee ist sofort mit einer anderen leistungsfähigen Berliner Gesellschaft in Verbindung getreten, die sich zur Ausführung des Soenderop'schen Projektes bereit erklärt hat. Die Konzessionsrechte der Firma Soenderop sind auf den Oberingenieur Spikeroff in Hannover übergegangen. Inzwischen hat die Gemeinde Hasserode bei Wernigerode eine Zinsgarantie für Stammaktien der Harzquerbahn für ein Kapital von nahe an 43 000 *M.* (3,5 % zum Betrage von 1 300 *M.*) auf 20 Jahre unter der Bedingung übernommen, dass die Bahn auf der Hasseroder Chaussee erbaut wird, Hasserode als Tramway durchfährt, 4 bis 5 Haltestellen innerhalb des Ortes errichtet werden und ein Bahnhof angelegt wird.

Wernigerode-Quedlinburg.

Der Bau der seit langer Zeit projektirten Bahnlinie Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg ist kürzlich in der Stadtverordnetenversammlung zu Blankenburg zur Verhandlung gekommen. Es wurde mitgetheilt, dass die Nationalbank für Deutschland sich bereit erklärt habe, die Geldmittel für die Bahn zu beschaffen und dass bedeutende Summen bereits gezeichnet seien. Zunächst soll die Direktion der Halberstadt-Blankenburger Bahn ersucht werden, sich zu erklären, ob sie den Bau der Bahn übernehmen will, anderenfalls würde eine besondere Gesellschaft begründet werden.

Fahrkarten-Ausgabe- und Gepäck-Abfertigungsstellen.

Die im Hotel Disch zu Köln s. Zt. eingerichtete Fahrkarten-Ausgabe- und Gepäck-Abfertigungsstelle wird am 1. Oktober d. J. aufgehoben.

Stückgutwagen.

Nach einer neueren Vorschrift für die Beförderung von Vieh, sowie Eil- und Frachtstückgütern sind als „geschlossene Stückgutwagen" nur solche Wagen zu bezeichnen, zu deren Ladung mehr als ein Frachtbrief bezw. mehrere Frachtkarten gehören. Dagegen sind Sammelladungen der Spediteure oder mit einem Frachtbrief als Stückgut zur Abgabe gelangende Fahrzeuge, gebrauchte leere Glasballons usw., die einen Wagen räumlich ausnutzen, nicht als Stückgutladungen, sondern als Wagenladungen zu behandeln, die mit jedem beliebigen Güterzug zur Beförderung gelangen können.

Arbeiter-Rückfahrkarten.

Die im Direktionsbezirk Hannover aufliegenden Arbeiter-Rückfahrkarten, bei denen die Entfernung zwischen Zu- und Abgangsstation mehr als 90 km beträgt, werden vom 1. Oktober d. J. ab nicht mehr ausgegeben (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover S. II dieser Zeitung).

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl im Verkehr mit den Deutschen Seehäfen.

Die Preussischen, sowie die Sächsischen Staatseisenbahnen haben im Verkehr von ihren Binnenstationen nach den Deutschen Seeplätzen Bremen und Hamburg für bestimmte, den Spezialtarifen I und II angehörige Artikel der Position Eisen und Stahl, sowie für Maschinen und Waaren aus unedlen Metallen einen Ausnahmetarif eingeführt. Auf eine Einladung der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover, sich diesen Ausnahmetarifen anzuschliessen, hat sich die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen an die Bayerischen Handels- und Gewerbekammern um gutachtliche Aeusserung darüber gewendet, ob vom Standpunkt der heimischen Metallindustrie der Anschluss der Bayerischen Bahnen an den Ausnahmetarif wünschenswerth erscheint. Die Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern in München hat darauf beschlossen, der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen die baldigste Einführung der bezeichneten Ausnahmetarife zu empfehlen, und daran die Bitte zu knüpfen, dass dieselben Begünstigungen auch auf die Rhein- und Mainumschlagsplätze, wenn die Ausfuhr über See nachgewiesen wird, ausgedehnt werden möchten.

Elektrische Bahnen der westlichen Berliner Vororte.

Die Veröffentlichung der Genehmigung für die elektrische Strassenbahn Gross-Lichterfelde-Lankwitz-Steglitz-Mariendorf (Kolonie Südende) ist nunmehr im Amtsblatt des Teltower Kreises erfolgt. Die Genehmigung erstreckt sich auf folgende Linien: erstens vom Anhalter Bahnhof in Gross-Lichterfelde nach Bahnhof Steglitz, ausgehend von dem östlichen Ende der bestehenden elektrischen Bahn durch den Jungfernstieg, die Boothstrasse, die Berliner Strasse und die Albrechtstrasse; zweitens von Gross-Lichterfelde nach Steglitz, ausgehend von der bestehenden elektrischen Eisenbahn bei der Chaussee- und Drakestrasse durch die Chaussee- und Schützenstrasse bis zur Einmündung in die obengenannte Linie der Albrechtstrasse; drittens vom Bahnhof Südende-Lankwitz nach Bahnhof Steglitz, durch die Steglitzer und Mariendorfer Strasse bis zur Einmündung in die erstgenannte Linie, sowie auf den Betrieb der bereits bestehenden elektrischen Strassenbahn. Die Genehmigung ist auf 50 Jahre ertheilt, die Herstellung und die Inbetriebnahme der Bahn muss innerhalb sieben zum Bau geeigneter Monate nach der Veröffentlichung der Genehmigung erfolgen. Für den Fall der Nichterfüllung dieser Bedingung ist eine Konventionalstrafe von 15 000 *M.* festgesetzt. Bei nicht ordnungsmässigem Betrieb der Bahn tritt eine Konventionalstrafe von 2 000 *M.* ein. Die Fahrgeschwindigkeit darf 25 km in der Stunde an keiner Stelle übersteigen, in den Kurven und an verkehrsreichen Stellen ist sie auf 10 km in der Stunde zu ermässigen. Für die Linie Südende-Steglitz ist 18-, für alle anderen Linien 15-Minutenverkehr vorgesehen.

Strassenbahnen.

Königsberger Pferdeeisenbahn. In der am 31. Juli d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde der Antrag auf Uebertragung des Besitzes und der Rechte der Gesellschaft an die Union Elektrizitätsgesellschaft (vergl. Nr. 55 S. 517 d. Ztg.) genehmigt. Ein Aktionär legte gegen den Verkaufsbeschluss ohne Angabe von Gründen Protest ein.

Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft. In der ausserordentlichen Generalversammlung wurde der Antrag zum Beschluss erhoben, der Verwaltung die Ermächtigung zu ertheilen, den elektrischen Betrieb an Stelle des Pferdebetriebes aufzunehmen.

Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen.

Nach dem seitens des Vorstandes erstatteten Bericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1893/94 126 539 *M.* (darunter laufende Beiträge der Mitglieder 29 779 *M.*) und die Ausgaben 7 922 *M.* (darunter Invalidenpensionen 1 881 *M.*, Wittwengeld 533 *M.* und Waisengeld 181 *M.*).

Am Schlusse des Berichtsjahres (31. März d. J.) betrug die Zahl der Mitglieder 740 und der Vermögensbestand der Kasse nach dem Kurswerthe 631 447 *M.*

Der Vorstand hat sein Geschäftslokal in den Räumen der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) zu Berlin SW. Grossbeerenstrasse 88.

Brandversicherungsverein Preussischer Staatseisenbahn-Beamten.

Nach den Mittheilungen des Verwaltungsrathes und des Hauptausschusses über die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1893 betrugen die Einnahmen 132 179 *M.* (darunter Eintrittsgelder 13 298 *M.* und Beiträge 103 395 *M.*), die Ausgaben 63 121 *M.* (darunter Brandentschädigungen in 351 Fällen 48 457 *M.*) und der Ueberschuss 69 058 *M.*

Nach dem Beschlusse der Generalversammlung sind aus den Ueberschüssen des Jahres 1893 zur Remunerirung des Hauptausschusses und der 87 Bezirksausschüsse 10 000 *M.* zu verwenden und der Rest mit 59 058 *M.* dem Reservefonds zuzuführen, welcher damit die Höhe von 170 668 *M.* erreicht.

Am Schlusse des Jahres 1893 betrug die Zahl der versicherten Mitglieder 50 102 mit einer Versicherungssumme von 190 141 500 *M.* und die Zahl der unversicherten Mitglieder 4 133.

Aufnahmefähig sind alle Preussischen Staats- und Reichseisenbahnbeamten, sowie die ausserhalb des Beamtenverhältnisses in den Stellungen mittlerer Beamten beschäftigten Gehilfen. Durch die Versetzungen in den Ruhestand erlischt die Mitgliedschaft nicht; auch die Wittwen von Mitgliedern können die Versicherung fortsetzen.

Der laufende Jahresbeitrag beträgt für alle Versicherten — ohne Unterschied der grösseren oder geringeren Feuersgefahr — 60 *₰* für je 1 000 *M.* der versicherten Summe.

Die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1892/93.

I. Umfang des Bahngebiets.

Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Preussischen Staatseisenbahnen mit voller Spurweite, einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des Preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn, hatten am Schlusse des Betriebsjahres 1892/93 eine Gesammtlänge von 25 458,65 km (gegen 25 070,31 km Ende des Betriebsjahres 1891/92). Der Umfang des Staatseisenbahnnetzes hatte sich sonach im Berichtsjahre durch den Hinzutritt neu eröffneter Strecken um 391,65 km vermehrt, während 3,31 km für einige kleinere, ausser Betrieb gesetzte oder durch Umbauten in Fortfall gelangte Strecken in Abgang kommen. Im Besitze des Preussischen Staates befand sich ausserdem noch ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk mit einer Gesammtlänge von 109,32 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr, deren Gesammtlänge sich auf 197,95 km beläuft. Von der Gesammtbahnlänge von 25 458,65 km entfallen in Preussen auf die Provinzen Ostpreussen 1 358,02 km, Westpreussen 1 214,28 km, Pommern 1 319,24 km, Posen 1 654,52 km, Schlesien 3 340,59 km, Brandenburg, einschliesslich Berlin, 2 545,70 km, Sachsen 2 292,66 km, Hannover 2 131,71 km, Westfalen 2 123,96 km, Hessen-Nassau 1 369,07 km, Rheinprovinz 3 266,52 km und Schleswig-Holstein 1 042,20 km, während ausserhalb des Preussischen Staatsgebietes 1 800,08 km belegen sind. Von der Gesammtlänge der Bahnen für den öffentlichen Verkehr mit voller Spurweite entfallen 25 458,65 km auf Hauptbahnen und 7 043,99 Kilometer auf Bahnen, welche nach der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden.

II. Statistisches Anlagekapital.

Das für die am Schlusse des Berichtsjahres im Betriebe befindlichen normalspurigen Preussischen Staatseisenbahnen, einschliesslich der Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr, verwendete (statistische) Anlagekapital beziffert sich auf 6 648 142 065 *M.* und unter Hinzurechnung von 7 185 671 *M.* für die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und 5 657 797 *M.* für den Preussischen Antheil an der Main-Neckarbahn zusammen auf 6 660 985 533 *M.* Rechnet man von dem ersteren Betrage die in demselben mitenthaltenen, auf die Herstellung der Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr verwendeten Baukosten von 11 646 087 *M.* ab, so verbleibt für die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden normalspurigen Bahnen ein Anlagekapital von 6 636 495 978 *M.* oder für das Kilometer Bahnlänge von 261 290 *M.* Gegen die entsprechenden Beträge des Vorjahres hat sich mithin das Anlagekapital um 106 038 147 *M.* und der Durchschnittsbetrag desselben für das Kilometer um 186 *M.* erhöht. Von dem auf die Herstellung der Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr von zusammen 197,95 km verwendeten Anlagekapitale von 11 646 087 Mark entfallen auf 1 km Bahnlänge 58 833 *M.* Für die Ertragsberechnung ergibt sich unter Hinzurechnung des Betrages von 10 437 951 *M.* für die Oberschlesischen Schmalspurbahnen ein durchschnittliches Anlagekapital von 6 605 375 044 *M.*

III. Betrieb.

1. Die Betriebslänge der unter Preussischer Staatsverwaltung für Rechnung des Staates betriebenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen — unter Zurechnung der anderen Verwaltungen gehörenden und unter Abrechnung der pachtweise an fremde Verwaltungen überlassenen Bahnstrecken — betrug am Schlusse des Berichtsjahres 25 633,37 km und hat gegen die Länge des Vorjahres um 412,64 km zugenommen; da jedoch die neu eröffneten Strecken nicht während des ganzen Berichtsjahres im Betriebe standen, so ermässigt sich die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt auf 25 445,57 km. Als Hauptbahnen wurden 18 561 km und als Nebenbahnen 7 072,37 km betrieben.

2. Einrichtung der Betriebsverwaltung. Die äussere Zusammensetzung der Eisenbahn-Direktionsbezirke hat im Laufe des Berichtsjahres insofern Aenderungen erfahren, als die Strecke Cottbus-Guben (37,68 km) am 1. April 1892 aus dem Bezirke der Eisenbahndirektion Erfurt (Betriebsamt Halle a/S.) ausgeschieden und dem Bezirke der Eisenbahndirektion Berlin (Betriebsamt Cottbus) zugetheilt worden ist. Mit der am 15. Juli 1892 stattgehabten Eröffnung der Neubaustrecken Gollnow-Wollin und Wietstock-Cammin ist die der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft gehörige 22,88 km lange Strecke Altdamm-Gollnow von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung als Pachtstrecke in Betrieb genommen und dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg (Betriebsamt Stettin [Stettin-Danzig]) zugetheilt worden. Die im übrigen in der Abgrenzung der Eisenbahndirektions- und der Betriebsamtsbezirke vorgekommenen Aenderungen beruhen in dem Hinzutritt der im Laufe des Betriebsjahres neu eröffneten Strecken.

In der inneren Einrichtung der Verwaltung sind im Berichtsjahre folgende Aenderungen eingetreten: Mit dem 1. Juni 1892 sind in Abänderung des § 15 der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung vom 24. November 1879 das betriebstechnische, das maschinentechnische und das bautechnische Büreau der Königlichen Eisenbahndirektionen als selbständige Dienststellen in Wegfall gekommen. Die genannten Büreaus bilden von diesem Zeitpunkte ab lediglich Abtheilungen des Generalbüreaus der Direktionen. Die für den Bau neuer Eisenbahnen bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt am 1. November 1890 eingerichtete Abtheilung IV ist mit dem 1. April 1892 wieder in Wegfall gelangt.

Am 1. Oktober 1892 ist in Essen (Direktionsbezirk Köln [rechtsrh.]) ein Eisenbahn-Abnahmeamt errichtet worden, welches als Dienststelle sämmtlicher Königlichen Eisenbahndirektionen und Betriebsämter anzusehen ist. Demselben obliegt u. a. die Ueberwachung der Anfertigung und und die Abnahme der von den Werken des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirks (ausgenommen die Werke des Saar- und Wurmreviers und diejenigen in und bei Osnabrück) für die Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen zu liefernden Materialien.

Das Beamten-Pensionskassenwesen, das seit dem Beginn des Rechnungsjahres 1889/90 anderweitig geschäftlich geregelt worden ist, hat im Berichtsjahre eine Ausdehnung nicht erfahren, da Privateisenbahnen vom Staate nicht weiter erworben sind. Die Summe der Beiträge, welche von allen den Beamten-Pensionskassen angehörigen Beamten entrichtet wurden, betrug 2 157 741 *M.* gegen 2 175 211 *M.* im Jahre 1891/92, 2 375 952 *M.* im Jahre 1890/91 und 2 216 650 *M.* im Jahre 1889/90. Die Zahlungen auf Grund der einzelnen Beamten-Pensionskassenstatuten beliefen sich auf 5 482 800 *M.* Pensionen (gegen 5 448 300 *M.* im Vorjahre, 3 207 000 (3 027 600) *M.* Wittwengeld, 914 700 (909 100) *M.* an Waisengeld und 52 600 (67 600) *M.* an

sonstigen Ausgaben, zusammen auf 9 657 100 (9 452 600) ℳ. Zur Deckung der statutmässigen Ausgaben sind die Beiträge der Mitglieder, sowie ein Zuschuss von 2 Millionen Mark aus dem Betriebsfonds verwendet. Die weiter erforderlichen Mittel sind aus dem aus den Vermögensbeständen der Beamten-Pensionskassen gebildeten Garantiefonds bestritten. Dieser Fonds hatte ausser seinen Zinsen einen Theil seiner Bestände und zwar im Jahre 1889/90 rund 2 996 000 ℳ, im Jahre 1890/91 rund 3 098 900 ℳ, im Jahre 1891/92 rund 3 550 000 ℳ und im Jahre 1892/93 rund 3 817 000 ℳ beizutragen. Am Schlusse des Berichtsjahres verfügte der Garantiefonds noch über einen Bestand von rund 41 100 000 ℳ.

In den der Unfallversicherung unterworfenen Betrieben der Staatseisenbahnen waren im Jahre 1892*) mit Ausschluss solcher Personen, welche bei Eisenbahnneubauten von Bauunternehmern beschäftigt wurden, durchschnittlich täglich 188 958 unfallversicherungspflichtige Personen (gegen 202 476 im Vorjahre) beschäftigt. Die Summe der Entschädigungsbeträge ist von rund 1 439 500 ℳ auf rund 1 714 800 ℳ gestiegen. Die Steigerung erklärt sich aus der grösseren Anzahl der im Jahre 1892 eingetretenen Entschädigungsfälle gegenüber der geringen Abnahme der aus den Vorjahren fortbestehenden Rentenbelastung.

Zur Durchführung des Reichsgesetzes vom 10. April 1892 über die Abänderung des Gesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883, sind die bisherigen Normalstatuten für Eisenbahnbetriebs-, Werkstätten- und Bau-Krankenkassen von der Centralstelle umgearbeitet und in neuer Fassung herausgegeben worden. Im Anschlusse an die neuen Mustersatzungen haben alsdann die Vertretungen der einzelnen Kassen neue Satzungen beschlossen, welche im Laufe des Berichtsjahres (1. Januar 1893) in Kraft getreten sind. Die Zahl der Eisenbahnbetriebs- und Werkstätten-Krankenkassen hat sich im Jahre 1892 nicht geändert. Die Entwickelung der Kassen, insbesondere der Betriebs- und Werkstätten-Krankenkassen war auch im Jahre 1892 im allgemeinen günstig.

Bei der in ihrer gegenwärtigen Gestalt seit dem 1. Januar 1891 bestehenden Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hat sich im Jahre 1892 mit der Einschränkung, welche die Gesammtzahl der bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeiter erfahren hat, auch die Zahl der dem Invaliditäts- und Altersversicherungs - Gesetze unterliegenden Personen vermindert. Hingegen ist die Zahl derjenigen Personen, die ständig bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt werden und daher eine besondere Fürsorge für sich und ihre Angehörigen durch ihre Betheiligung bei der Abtheilung B der Pensionskasse geniessen, gestiegen.

3. Der Betriebsdienst hat im Berichtsjahre nur in vereinzelten Fällen umfangreichere Störungen erlitten.

IV. Ergebnisse des Betriebes.

A. Einnahmen und Ausgaben im allgemeinen.

1. Die Gesammteinnahmen sind von 919 691 665 ℳ im Jahre 1891/92 auf 920 949 231 ℳ im Jahre 1892/93, mithin um 1 257 566 ℳ oder 0,1 % gestiegen. Auf den Personenverkehr entfielen davon 234 831 578 ℳ oder 25,5 % (gegen 1891/92 — 2 353 157 ℳ = 1,0 %) und auf den Güterverkehr 632 505 622 ℳ oder 68,7 % (gegen 1891/92 + 5 054 712 ℳ = 0,8 %). Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, sind die Einnahmen von 36 690 ℳ im Jahre 1891/92 auf 36 193 ℳ im Jahre 1892/93, mithin um 497 ℳ oder 1,4 % zurückgegangen. Die Einnahmen im Jahre 1892/93 würden sich um 23 826 915 ℳ höher gestellt haben, wenn die Reichs-Postverwaltung die Leistungen der Eisenbahnen voll vergütet hätte.

2. Die Gesammtausgaben erforderten im Jahre 1891/92 601 847 405 ℳ, im Jahre 1892/93 581 052 879 ℳ und sind demnach um 20 794 526 ℳ oder 3,5 % gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Die persönlichen Ausgaben haben sich im Berichtsjahre gegen das Vorjahr um 288 740 ℳ (0,1 %) erhöht, während eine Verminderung eingetreten ist bei den allgemeinen Kosten um 1 307 258 ℳ (4,0 %), bei der Unterhaltung der Bahnanlagen um 2 217 157 ℳ (3,3 %), bei den Kosten des Bahntransports um 8 534 383 ℳ (6,6 %), bei den Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände um 7 486 782 ℳ (8,1 %) und bei den Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen um 1 584 195 ℳ (13,5 %). Für die Benutzung fremder Bahnanlagen wurden gegen das Vorjahr 29 659 ℳ (0,8 %) und für die Benutzung fremder Betriebsmittel 16 850 ℳ (0,2 %) mehr aufgewendet. Im Verhältniss zur Betriebslänge, sowie zu den Leistungen der Betriebsmittel ist gleichfalls ein allgemeiner Rückgang der Ausgaben eingetreten, und zwar betrugen dieselben auf 1 km mittlerer Betriebslänge 22 835 ℳ (— 1 175 ℳ = 4,9 %), auf je 100 000 Wagenachskm 6 459 ℳ (— 124 ℳ = 1,9 %) und auf je 1 000 Lokomotivnutzkm 2 579 ℳ (— 6 ℳ = 0,2 %). Die Gesammtausgaben betrugen im Verhältniss zu den Gesammteinnahmen 63,09 % gegen 65,44 % im Vorjahre.

3. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug im Berichtsjahre 339 896 352 ℳ gegen 317 844 260 ℳ im Vorjahre. Derselbe ist mithin im Berichtsjahre um 22 052 092 ℳ oder 6,9 % gestiegen. Im Verhältniss zu dem statistischen Anlagekapital ergibt der Ueberschuss eine Verzinsung von 5,15 % gegen 4,91 % im Vorjahre.

(Schluss folgt.)

*) Bei der Unfall- und Krankenversicherung sowie bei der Pensionskasse kommt das Kalenderjahr in Betracht.

Aus Russland.

Umbenennung von Stationen.

Der Minister der Verkehrsanstalten hat verfügt: Die Station Sserbitschany, belegen an der Nowosselitzer Zweigbahn der Südwestbahnen, ist in „Romankauzy“ umzubenennen.

Moskau-Jaroslawl-Archangelsker Eisenbahn.

Nachdem der Bau und die Verwaltung der nach Archangelsk zu führenden Bahn der Moskau-Jaroslawl Bahn übertragen worden, ist dieselbe umbenannt worden und wird in Zukunft den Namen: Moskau-Jaroslawl-Archangelsker Eisenbahn führen. Leider ist bisher noch immer nicht die Linienführung im einzelnen bekannt gegeben, sodass es noch unbekannt bleibt, welche Punkte die Bahn berühren wird.

Bahnprojekt: Taschkent-Andishan und Abzweigung nach Ssamarkand.

Zur Zeit werden Voruntersuchungen ausgeführt zur Herstellung zweier Eisenbahnen in Turkestan, deren Bestimmung ist, Taschkent mit Andishan und letzteres mit Ssamarkand zu verbinden. Es liegt zunächst die Absicht vor, die Linien wie folgt zu führen: Ssamarkand über Dshisak-Chodshent — durch das Ferghanathal — Kokan-Marzelan bis Andishan (fast bis zum Fuss des Pamir), während Taschkent auf dem nächsten Wege mit Andishan verbunden werden soll, wobei eine Brücke über den Ssyr-Darja projektirt wird. Die Residenzblätter bemerken zu dem Projekt, dass die Bahnen eine grosse Bedeutung für Russland haben, denn sie werden das Europäische Russland mit den Gebieten von Turkestan, Ssyr-Darja und Ferghana verbinden, in denen sehr viel Baumwolle gebaut wird, sodass Russland, das gegenwärtig etwa 80 Millionen Rubel für den Ankauf von Baumwolle an das Ausland alljährlich zahlen muss, seinen Bedarf nächstens aus den neu zu erschliessenden Gebieten decken wird, die für die Baumwollenkultur sich ganz besonders gut eignen sollen.

Umbau von Bremswagen.

Eine Cirkularvorschrift des Ministers der Verkehrsanstalten ordnet an, dass diejenigen Bahnen, auf denen Güterwagen im Betriebe sind, die Schaffnersitze haben, welche zum Theil über die Decke des Wagens hinausragen, zum Theil aber in den Wagen hineingebaut sind, alle solche Güterwagen umbauen sollen, sobald ein solcher Wagen in grössere Reparatur genommen werden muss, da durch derartige Schaffnersitze die Ausnutzung der Wagen beeinträchtigt wird und dieselben namentlich für militärische Zwecke sehr unpraktisch erscheinen lässt.

Quittungs-Stempelsteuer betreffend.

Der Minister der Verkehrsanstalten bringt den sämmtlichen Bahnen zur Kenntniss, dass die Quittungs-Stempelsteuer von 5 Kop. nur zu erheben ist, sofern die Fracht nebst den Stationsgebühren den Betrag von 5 R. übersteigt, und dass demnach die Auffassung einzelner Bahnverwaltungen, die auch den Betrag einer etwa der Sendung nachgenommenen Summe in Betracht zogen, eine unrichtige ist. Es ist also die Stempelsteuer nur in dem Falle zu erheben, dass der Betrag, der zu Gunsten der transportirenden Bahnen erhoben wird, 5 R. übersteigt.

Verringerung der Betriebskosten infolge Ermässigung der Fahrpreise.

Da, fast möchten wir sagen, auffallender Weise in den leitenden Kreisen des Ministeriums der Verkehrsanstalten erwartet wird, dass die Ermässigung der Fahrpreise im Personenverkehr die Einnahmen herabdrücken werden, so ist eine vom Ministerium der Verkehrsanstalten berufene Konferenz der Staats- und Privatbahnen, an welcher auch Vertreter des Ministeriums der Finanzen theilnahmen, zum Schlusse gekommen, dass die Betriebskosten zu verringern seien, und zwar auf folgende Weise: 1. nicht auf allen Strecken Wagen I. Klasse verkehren zu lassen; 2. Kurierzüge nur aus Wagen I. und II. Klasse zusammenzustellen; 3. für diejenigen Züge,

welche mit automatischen Bremsen versehen sind, das Zugpersonal zu verringern; 4. bei denselben Zügen die Signalleinen abzuschaffen; 5. in den Wagen III. Klasse die bisherige Ofenheizung nicht mehr durch Dampf- oder Wasserheizung zu ersetzen. Eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit wurde von der Konferenz nicht für zweckmässig erklärt.

Ein merkwürdiges Gemisch von Fortschritten einerseits, soweit es sich um die Verbilligerung der Fahrpreise handelt, und Rückschritten andererseits. Wer auf Russischen Bahnen gereist ist, weiss, was das heisst, nicht die sogenannten Kurierzüge benutzen zu können, sondern gezwungener Maassen mit den gewöhnlichen, häufig sogar gemischten Zügen reisen zu müssen, deren Geschwindigkeit etwa 30—35 km beträgt. Thatsächlich bedeutet aber die Abschaffung der III. Klasse in den sogenannten schnellen Zügen für eine sehr grosse Klasse von Menschen wegen der grösseren Kosten die Unmöglichkeit, diese Züge benutzen zu können. Es bleibt diesen nur die Wahl, entweder mit den gewöhnlichen Zügen zu reisen, was bei den grossen Entfernungen sehr viel Zeit in Anspruch nimmt, oder aber gar nicht zu reisen. In beiden Fällen wird aber der Hauptzweck der Ermässigung der Fahrpreise, das Reisen zu erleichtern und dadurch mehr Menschen, als bisher geschehen, zum Reisen zu bewegen, nicht nur nicht erreicht werden, sondern es wird dem direkt entgegengearbeitet.

Endlich aber wäre ein Rückgang der Einnahmen als Folge der Verbilligung der Fahrpreise, wenn gleichzeitig die Bequemlichkeit die gleiche bleibt, eine Erscheinung, die speziell nur in Russland beobachtet werden würde. In der Regel tritt eine Erhöhung der Einnahmen ein, allerdings wird dabei vorausgesetzt, dass die Fahrgelegenheit und die Möglichkeit der bequemen Benutzung dieser Fahrgelegenheiten nicht verkümmert wird.

Bahneröffnungen.

Vom Eisenbahndepartement wird bekannt gegeben, dass auf der Strecke von der Station Kschen bis zur Station Woronesh der Kursk-Woronesh-Eisenbahnlinie in einer Ausdehnung von 117,64 Werst der regelmässige Personen- und Waarenverkehr am 1. Juli d. J. eröffnet worden ist.

Die Bahn von Petersburg nach Ljachta, einem Badeorte am Meeresufer in der Nähe von Petersburg, ist am 12. Juli d. J. für den Verkehr eröffnet worden.

Die Borowitschibahn,

welche für insolvent erklärt ist, wird den „Nowosti" zufolge nächstens öffentlich versteigert werden. Die Schuldsumme beträgt etwa 2 500 000 R. Die Bahn ist 29 Werst lang und zweigt von der Station Uslowaja der Nikolaibahn (Petersburg-Moskau) ab.

Eisenbahnprojekte.

Die Erbauung einer Eisenbahnlinie von Pleskau nach Bologoje, welche seit dem Jahre 1873 projektirt ist, konnte bisher nicht verwirklicht werden, weil neben anderen Hindernissen die Grosse Gesellschaft der Russischen Eisenbahnen die neue Linie für einen gefährlichen Konkurrenten ansah. Wie uns berichtet wird, ist jetzt, nachdem die Eisenbahnlinien der Grossen Gesellschaft an die Krone übergegangen sind, das Projekt wieder aufgenommen worden und werden die Arbeiten zur endgültigen Feststellung der Linienführung noch in diesem Herbste ausgeführt werden.

Wie wir hören, wird im Ministerium der Verkehrsanstalten über den Bau zweier neuer Eisenbahnlinien berathen, und zwar über die Linien von Sswetowo-Luga (Kupjansk-Lissitschansker Bahn) über Starobelsk nach Belowodsk (112 Werst) und von Usman (Koslow-Woronesh-Rostower Bahn) nach Nowaja Tschigla an der Balaschow-Charkower Bahn (112 Werst).

Zufuhrbahnen.

Im Ministerium der Verkehrsanstalten ist die Frage erörtert, betreffend den Ban einer Zufuhrbahn in einer Ausdehnung von etwa 75 Werst, von der Station Ugljanka, Usman oder Grafskaja der Koslow-Woronesh-Rostower Eisenbahn ostwärts in das Innere der sogenannten Grafskisteppen bis zum Flusse Bitjuga, z. B. in der Nähe des Dorfes Annenskoje, Kreis Bobrow des Gouvernements Woronesh. Diese Frage wurde von den örtlichen Gutsbesitzern und Fabrikanten angeregt, die von der Durchführung der geplanten Bahn eine Entwickelung der Landwirthschaft und der Industrie erwarten. In den Kreisen Bobrow und Woronesh sind die Bodenverhältnisse so günstig, dass alljährlich ein Ueberfluss von mehr als 5 Millionen Pud Roggen und Weizen vorhanden ist, der Ueberfluss an Oelsamen ist auch gross, so dass auf die Bahn annähernd 150 000 Pud Oelsamen gelangen werden; allein im Kreise Bobrow erreicht der Reinertrag von Oelsamen 0,5 Millionen Pud. Ausserdem verdient noch der bedeutende Viehexport aus dieser Gegend erwähnt zu werden. In Anbetracht alles dessen wurde die grosse Bedeutung der projektirten Zweigbahn für die Landwirthschaft und die Fabriken anerkannt und man kam zu dem Beschluss, dass die Zweigbahn Ugljanka-Anna sich als ein sehr nützliches und erwünschtes Unternehmen bewähren würde. Im allgemeinen steht zu erwarten, dass etwa 9 Millionen Pud Frachtgut auf dieser Bahn zur Beförderung kommen werden, die Gesammteinnahme ist auf 250 000 R. berechnet worden. Da diese Angaben darauf schliessen lassen, dass die Zweigbahn sich rentiren wird, hat sich das Ministerium der Verkehrsanstalten dahin ausgesprochen, dass dem Bau und Betrieb dieser Bahn kein Hinderniss im Wege steht. Der Bau soll von der Gesellschaft der Südostbahnen ausgeführt werden.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Südostbahn.

Die Gewinn- und Verlustrechnung vom Jahre 1893 schliesst mit einem Passivsaldo von 30 524 Frcs. ab, der seine Entstehung namentlich in den ausserordentlichen Bahnunterhaltungsarbeiten hat. Nach Abzug der Betriebsausgaben von 649 041 Francs bleibt ein Ueberschuss von 127 360 Frcs., welcher nach Zuweisung des Ertrages verfügbarer Kapitalien mit 6 329,27 Francs und der Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds mit 92 206 Frcs. auf 225 897 Frcs. anwächst. Hiervon sind zunächst die zur Verzinsung der konsolidirten Anleihe nöthigen 220 000 Francs abzuziehen, sodann die Kontokorrentzinsen mit 1 422,18 Francs, und es bleiben schliesslich als Einlage in den Erneuerungsfonds kaum mehr als 4 500 Frcs. Demselben müssen aber nach der erwähnten starken Entnahme 35 000 Frcs. zugewiesen werden, so dass ein Defizit von 30 524 Frcs. entsteht.

Schmalspurbahn Landquart-Davos.

Der Ueberschuss der Betriebsrechnung von 290 831 Frcs. gestattet zum ersten Mal die Entrichtung einer kleinen Dividende und zwar von 1,5 % = 7,50 Frcs. für die Aktie. Neben der steten Besserung der Einnahmen ist dieses Resultat namentlich den seit 3 Jahren stark verminderten Ausgaben zu verdanken. Ohne diese Ersparnisse, die gegenüber 1891 volle 69 464 Frcs. eingebracht haben, wäre es auch heute noch unmöglich, irgend welchen Betrag für die Aktionäre zu verwenden. Von den oben genannten 290 831 Frcs. gehen nämlich in erster Linie 209 143 Frcs. für Verzinsung der konsolidirten Anleihen ab. Ferner sind für Amortisationen 5 000 Frcs., zu Einlagen in die Spezialfonds 65 500 Frcs., für Kontokorrentzinsen 3 698,10 Frcs. und als Tantieme für den Direktor 685 Francs verwendet worden. Der Rest von 7 494 Frcs. soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Jura-Simplonbahn.

Seit Anfang Juli d. J. verkehrt im Morgen-Schnellzuge Basel, Delsberg-Biel-Neuenburg-Lausanne ein Restaurationswagen der Wagons-Lits-Compagnie. Diese Neuerung bewährt sich vorzüglich.

Simplondurchstich.

Die vom Schweizerischen Bundesrath zur Begutachtung des neuen Projektes für den Simplondurchstich bestellten drei Experten haben am 19. Juli d. J. ihre Arbeit beendigt und ihren Bericht abgegeben. Für den 20. und 21. Juli d. J. wurden die Herren vom Bundesrathe zu einer Vergnügungsreise nach Interlaken-Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald und zurück eingeladen. Die Herren Bundesräthe Zemp, Frey und Ruffy machten die Fahrt mit.

Bahnprojekt Eiger-Mönch-Jungfrau.

In Interlaken wird gegenwärtig zur allgemeinen Besichtigung Situationsplan und Längenprofil dieser Bahn ausgestellt. Die vorgesehene grösste und meistens angewandte Steigung beträgt 26 %. Bis zur Station „Mönch" (3 623 m über dem Meere) geht es beständig aufwärts, dann führt die Trasse unter dem Jungfraujoch durch mit 22,5 % Gefälle, um 230 m tiefer zum Guggigletscher zu gelangen, von wo dieselbe direkt zur Station Jungfrau gelangt. Für die Ueberwindung der letzten 66 m Höhe wird ein Aufzug erstellt.

Nordostbahn.

Die Nordostbahn hat bei der Lokomotivfabrik Winterthur 8 neue Lokomotiven nach dem Compoundsystem in Arbeit und dieser Tage 6 weitere bestellt. Diese Maschinen kommen in der Schweiz immer mehr zur Anwendung infolge ihres geringen Brennmaterialverbrauchs.

Aus Belgien.

Eecloo-Genter Eisenbahn in 1893.

Die Eecloo-Genter Eisenbahngesellschaft erzielte im Jahre 1893 auf ihrer eigenen Linie und der von ihr betriebenen Eecloo-Brügger Eisenbahn eine Einnahme von 733 882 Frcs. (gegen 698 212 Frcs. in 1892); die Betriebsausgaben beanspruchten 399 825 (404 767) Frcs., so dass ein Ueberschuss von 334 057 (293 445) Frcs. verblieb. Davon wurden infolge des am 1. Januar 1893 in Kraft getretenen neuen Uebereinkommens nur 101 092 (121 519) Frcs. zu Gunsten der Eecloo-Brügger Bahn entnommen, während 232 965 (171 926) Frcs. für die Eecloo-Genter Eisenbahn verblieben und sich durch 279 (485) Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre sowie 21 489 (50 658) Frcs. Zinsen laufender Rechnungen usw. auf 254 733 (223 069) Frcs. erhöhten. Die Zinsen der Schuldverschreibungen und sonstige Lasten verzehrten davon 110 610 (81 923) Frcs., so dass 144 123 (141 146) Frcs. verfügbar blieben, von denen 0 (5 993) Frcs. auf die Betriebsmittel abgeschrieben, 10 387 (60 000) Frcs. den Rücklagen zugeführt, 13 850 (0) Frcs. dem Verwaltungsrath zugebilligt, 101 830 (74 875) Frcs. an die Vorzugs- und 18 000 (0) Frcs. an die Stamm-Antheilscheine als Gewinn vertheilt und 56 (279) Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn der Vorzugs-Antheilscheine beträgt 34 (25) Frcs., derjenige der Stamm-Antheilscheine 9 (0) Frcs.

Eecloo-Brügger Eisenbahn in 1893.

Auf der im Betriebe der Eecloo-Genter Eisenbahn stehenden Eecloo-Brügger Bahn wurden 1893 252 729 Frcs. vereinnahmt; obwohl diese Summe namentlich infolge der Mehreinnahme aus dem Güterverkehr um 9 691 Frcs. höher als 1892 ist, so verblieb infolge des neuen Betriebsvertrages, welcher der Eecloo-Genter Gesellschaft 60 statt früher 50 % der Einnahmen für Betriebskosten zubilligt, nur ein Reinertrag von 89 007 Frcs. (gegen 100 269 Frcs. im Vorjahre), von dem je 10,50 (12,50) Frcs. Zinsen an die Schuldverschreibungen und die diesen gleichgestellten Gläubiger vertheilt und 3 909 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Antwerpen-Genter Eisenbahn in 1893.

Diese Eisenbahn hatte 1893 eine Einnahme von 1 266 553 Frcs. (gegen 1 293 610 Frcs. in 1892) oder 25 331 (25 872) Frcs. für 1 km; die Ausgaben betrugen 773 311 (794 773) Frcs. oder 15 466 (15 895) Frcs. für 1 km bezw. 61,06 (61,44) % der Einnahmen, so dass ein Ueberschuss von 493 242 (498 837) Frcs. oder 9 865 (9 977) Frcs. für 1 km verblieb. Nach Bestreitung der Lasten ergab sich ein Reinertrag von 226 541 (226 354) Frcs., von dem wie im Vorjahre ein Gewinn von 24 Frcs. an die Antheilscheine vertheilt wurde. Die Rücklagen beliefen sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 360 550 Frcs.; ausserdem hat die Gesellschaft noch 104 Gewinn-Antheilscheine, 9 Vorzugs-Antheilscheine und 1 803 Schuldverschreibungen letzter Ausgabe unbegeben, nachdem sie im Berichtsjahre 800 Schuldverschreibungen ausgegeben hat. Der Hauptversammlungsbericht vom 3. März d. J. bemerkt ferner, dass, da die Regierung den Antrag der Gesellschaft wegen Umwandlung der Linie in eine Vollspurbahn unbeantwortet gelassen hat, die Gesellschaft zwischen Saint Nicolas und Lokeren das zweite Geleis gelegt, den Fahrpark verstärkt und ein neues Dampfboot für den Scheldeübergang in Auftrag gegeben hat, um dem aus Anlass der Antwerpener Ausstellung zu erwartenden stärkeren Verkehr genügen zu können. Die Anlagekosten-Rechnung hat sich dadurch um 359 837 Frcs. vermehrt und beträgt jetzt 7 314 475 Frcs.

Chimaybahn in 1893.

Die Chimaybahn hatte 1893 eine Einnahme von 566 731 Frcs. (26 489 Frcs. mehr als 1892), eine Ausgabe von 391 566 Frcs. und einen Ueberschuss von 175 165 Frcs. Die Nordbahn hat ihr indessen gewährleistet: eine feste Pacht von 51 000 Frcs. und 45 % der Betriebseinnahme = 255 029 Frcs.; hierzu kamen noch 705 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre und 7465 Frcs. Guthaben der Gewinn- und Verlustrechnung, so dass 314 199 Frcs. zur Verfügung der Chimaybahn standen und die Vertheilung von 5,95 Frcs. an jede Schuldverschreibung gestatteten, während 509 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Am 30. September 1893 waren 7 812 274 Frcs. Zinsen an die Schuldverschreibungen rückständig. Die Gewähr kostete der Nordbahn 1893 einen Zuschuss von 130 864 Frcs.

Mecheln-Terneuzener Eisenbahn in 1893.

Diese Eisenbahn hatte 1893 eine Einnahme von 1 215 399 Frcs. (gegen 1 222 451 Frcs. in 1892) oder 18 140 (18 245) Frcs. für 1 km, eine Ausgabe von 682 457 (688 800) Frcs. oder 10 186 (10 281) Frcs. für 1 km bezw. 56,15 (56,34) % der Einnahme und einen Ueberschuss von 532 942 (533 651) Frcs. Davon verzehrten die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 344 910 Frcs., die Staatsaufsicht, die Bezüge des Verwaltungs- und Aufsichtsrathes, die Steuern usw. 19 033 Frcs., so dass 169 000 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber verblieben und die Vertheilung eines Gewinnes von 25 Frcs. an die 1 000 Vorzugs-Antheilscheine, von 18 Frcs. an die 8 000 Stamm-Antheilscheine gestatteten. Die Meinungsverschiedenheit mit der Gent-Terneuzener Eisenbahn wegen Einrichtung und Vergrösserung des Bahnhofs Terneuzen sind noch nicht beigelegt. Die Gesellschaft erwartet eine Steigerung der Einnahmen von der Eröffnung der Nebenbahn Saint Nicolas-Kieldrecht.

Maeseycker Eisenbahn in 1893.

Diese Eisenbahn hatte 1893 eine Einnahme von 163 603 Frcs., eine Ausgabe von 163 502 Frcs. und einen Ueberschuss von 101 Frcs. Da der Gesellschaft durch Vertrag vom 14. Mai 1870 ein Mindestertrag von 150 000 Frcs. gewährleistet ist, so musste der Staat einen Zuschuss von 149 899 Frcs. leisten.

Westflandrische Eisenbahn im 2. Halbjahr 1893.

Diese Eisenbahn hatte im 2. Halbjahr 1893 aus dem Personen- und Gepäckverkehr eine Einnahme von 854 401 Frcs. (gegen 804 768 Frcs. im gleichen Zeitraum 1892), aus dem Güter-, Vieh- usw. Verkehr eine solche von 803 135 (758 519) Frcs., also eine Gesammteinnahme aus dem Betriebe von 1 657 536 (1 563 287) Frcs. Die Steigerung der Einnahmen ist um so bemerkenswerther, als, abgesehen von einigen Kohlensendungen während des Ausstandes in Frankreich, keine ungewöhnlichen Umstände den Verkehr beeinflusst haben. Die Betriebsausausgaben betrugen 883 910 (860 243) Frcs. und demnach der Ueberschuss 773 626 (703 044) Frcs. Zu dem Ueberschuss kamen hinzu: 677 Frcs. Uebertrag aus dem vorigen Halbjahr, 26 583 Francs Pacht der Staatsbahn für Mitbenutzung der Strecken Deynze-Thielt und Ypres-Comines und 21 634 Frcs. ausserordentliche Erträge, so dass sich ein Gesammtertrag von 822 519 Frcs. ergab. Davon wurden zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und der Vorzugs-Antheilscheine 474 912 Frcs., zu Abschreibungen 19 828 Frcs. und zu Ausbesserungen und Neubauten 44 000 Frcs. verwendet, während 283 779 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber verblieben. Die am 12. Mai d. J. in Brügge abgehaltene Hauptversammlung beschloss, davon an die Stamm-Antheilscheine einen Gewinn von 10,60 Frcs. zu vertheilen, der mit den für das 1. Halbjahr vertheilten 4,50 Frcs. einen Jahresgewinn von 5 % ergab, während 155 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Die am 28. Oktober 1879 und 8. Januar 1880 abgeschlossenen Verträge wegen Mitbenutzung der Strecken Deynze-Thielt und Ypres-Comines durch die Staatsbahn gaben während der ersten 9 Jahre keinen Anlass zu Streitigkeiten. Im Jahre 1889 beanspruchte indessen die Staatsbahn einen Antheil an gewissen Einnahmen des Personenverkehrs, welche die Gesellschaft, da zum Binnen- und gemischten Verkehr gehörend, als eigene betrachtete; denn die Beförderung dieser Reisenden erfolgt nicht durch Staatsbahnzüge und die Verträge beziehen sich, abgesehen von gewissen, genau begrenzten Ausnahmen, nur auf den Durchgangsverkehr. Vom Gericht erster Instanz und vom Berufungsgericht ist indessen die Gesellschaft verurtheilt worden; der endgültige Verlust dieses Rechtsstreites würde für die Gesellschaft eine jährliche Einbusse von etwa 22 000 Frcs. bedeuten. Der Gesetzentwurf, betreffend Herstellung des Seehafens Heyst und des Seekanals Brügge-Heyst, wird voraussichtlich in kurzem den Kammern unterbreitet werden; die Annahme dieses Entwurfes würde der Gesellschaft einen bedeutenden Verkehrsaufschwung verschaffen.

Braine le Comte-Genter Eisenbahn in 1893.

Diese Gesellschaft, deren Linie von der Staatsbahn betrieben wird, hatte 1893 einen Antheil an der Betriebseinnahme von 1 424 988 Frcs. (gegen 1 359 766 Frcs. in 1892); durch Hinzutritt von 32 961 (39 511) Frcs. verschiedener Einnahmen ergab sich eine Gesammteinnahme von 1 457 949 (1 399 277) Frcs., von der die allgemeinen Unkosten, die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und die 5 % Verzinsung der Antheilscheine zusammen 717 860 (680 098) Frcs. erforderten, so dass 740 089 (719 179) Frcs. zur Verzinsung standen. Davon entfielen 3 % auf den Verwaltungs- und 1 % auf den Aufsichtsrath = 29 604 (28 767) Frcs., 24 % = 177 621 (172 603) Frcs. auf die ursprünglichen Konzessionsinhaber, 18 % = 133 216 (129 452) Francs auf die 6 000 Vorzugs-Antheilscheine und 54 % = 399 648 (388 357) Frcs. auf die 6 000 Stamm-Antheilscheine. Der Gesammtgewinn der Vorzugs-Antheilscheine betrug 47,20 (46,60) Francs, derjenige der Stamm-Antheilscheine 91,60 (89,70) Frcs. Die Klage der Gesellschaft wegen der Bahnhofs-Eintrittskarten und gewisser ausserordentlicher Erträge, welche der Gerichtshof erster Instanz durch Urtheil vom 30. April 1892 der Staatsbahn zuerkannt hatte, ist vom Berufungsgericht am 11. November 1893 zu Gunsten der Gesellschaft entschieden. Dagegen hat der Kassationshof durch Erkenntniss vom 15. Februar d. J. die Revision der Gesellschaft gegen das Urtheil des Berufungsgerichts vom 4. Februar 1893 über den Grundsatz der kürzesten Entfernung zurückgewiesen.

Ostbelgische Eisenbahn in 1893.

Die Einnahme der Grossen Centralbahn (vergl. Nr. 39 S. 366 d. Ztg.) mit Ausnahme der Linie Antwerpen-Gladbach, aber einschliesslich der Zinsengewähr für Entre Sambre et Meuse belief sich auf 10 782 687 Frcs., davon gingen für Betriebskosten usw. 8 546 832 Frcs. ab, so dass 2 235 855 Frcs. zur Vertheilung standen, von denen $^{444}/_{1000}$ = 992 720 Frcs. auf die Ostbelgische Eisenbahn entfielen; hiervon war die in Art. 3 und 4 des Vertrages vom 27. August 1871 bezeichnete feste Pacht von 82 180 Frcs. abzuziehen, so dass 910 540 Frcs. zu Gunsten der Ostbelgischen Bahn verblieben. Es kamen aber hinzu 959 Frcs. Zinsen der Abrechnungen, ferner 444 000 Frcs. Antheil der Ostbelgischen Bahn an der von der Staatsbahn für die Linie Antwerpen-Rotterdam gezahlten vorläufigen Rente, alsdann 543 007 Frcs. Reinertrag der Linie Antwerpen-Gladbach nach Abzug der Kosten für die Gemeinschaftsbahnhöfe und Strecken, hierauf 394 368 Frcs. Antheil der Ostbelgischen Bahn an dem Verkehr, der auf Grund des mit der Staatsbahn am 28. April 1884 geschlossenen Vertrages ausgeführt ist, dann 6 292 Frcs. Zinsen laufender Rechnungen, endlich 28 032 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre. Von der 2 327 198 Frcs. betragenden Summe waren zu bestreiten: 43 242 Frcs. allgemeine Unkosten und Steuern, 263 528 Frcs. Pacht für die Linie Löwen-Herenthals, 1 368 399 Frcs. für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und 7 425 Frcs. Zinsen der gewährleisteten Antheilscheine, während 644 604 Francs (gegen 631 931 Frcs. in 1892) zur Verfügung der nicht gewährleisteten Antheilscheine verblieben. Die am 18. Mai d. J. abgehaltene Hauptversammlung beschloss, an die 40 260 nicht gewährleisteten Antheilscheine einen Gewinn von 16 Frcs. (gegen 15 Frcs. in 1892) zu vertheilen und 444 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Urtheile.

Die Ertheilung der Genehmigung, feuergefährliche Anlagen in der Nähe des Bahnkörpers zu haben, ist nicht von einem Verzichte auf Schadensersatz für zukünftige Brände abhängig. Die Bromberger Polizeiverordnung vom 26. September 1892 ist ungültig. Aus den Entscheidungsgründen: „Da die Frühbeete des Klägers sich unstreitig in der Entfernung von nur 5—6 m von den Eisenbahnschienen befinden, ihre Bedeckung durch Strohdecken, Stroh und trockenen Dünger unbedenklich den „leicht entzündbaren Gegenständen" zuzurechnen ist, und dem Kläger die erforderliche Genehmigung zum Niederlegen der letzteren nicht ertheilt ist, so ist die Polizeibehörde nach den bestehenden Bestimmungen befugt, die Fortschaffung der fraglichen Materialien von ihren gegenwärtigen Lagerungsstellen zu verlangen. Auch die von dem Kläger erhobenen Einwendungen allgemeinen Inhalts sind nicht geeignet, die Unzulässigkeit der Verfügung darzuthun. Es ist nicht anzuerkennen, dass die Polizeiverordnung vom Jahre 1875 — ebenso wie die vom Jahre 1892 — lediglich die Interessen der Eisenbahnverwaltung wahrnehmen wolle: beide Verordnungen kennzeichnen sich nach Ueberschrift und Inhalt als „zur Abwendung von Feuersgefahr" erlassen, behandeln also einen Gegenstand, dessen Regelung zweifellos durch polizeiliche Vorschriften erfolgen kann, übrigens in ähnlicher Weise auch in anderen Regierungsbezirken erfolgt ist. Dass die Handhabung dieser Vorschriften für die Anlieger an Eisenbahnstrecken unbequem seien, u. a. in ihren Gewerbebetrieb sehr einschneidend eingreifen kann, und dass dies auch bei dem Kläger zutrifft, wird gewiss zugegeben werden müssen. Die Abhilfe der dadurch entstehenden Unzuträglichkeiten kann durch Ertheilung der im § 4 der Vorschriften vom 18 Januar 1875 vorgesehenen „Genehmigung" erfolgen, wie denn auch die Polizeiverordnung vom 26. September 1892 ausdrücklich den Dispens nachgelassen hatte. Dass der letztere von einem ausdrücklichen Verzicht auf Entschädigung bei etwaigen Bränden abhängig zu machen gewesen wäre — wie dies der Bescheid des Landraths in Aussicht stellt — ist keineswegs anzuerkennen: die zur Ertheilung des Dispenses zuständige Behörde hat nicht den Beruf, die privatrechtlichen Interessen der Eisenbahnverwaltung wahrzunehmen." — — —

Die in der angefochtenen Verfügung in Bezug genommene Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Bromberg vom 26. September 1892 (Amtsblatt S. 467) entbehrt der Gültigkeit, weil, der ausdrücklichen Vorschrift des § 140 Landes-Verwaltungsgesetzes (zu vergl. § 144 das.) entgegen, in der Verordnung unterlassen ist, neben dem § 137 a. a. O. auch „auf die in demselben angezogenen gesetzlichen Bestimmungen" — die eingeschlagenen Vorschriften des Polizeigesetzes vom 11. März 1850 — Bezug zu nehmen (zu vergl. v. Brauchitsch, Preussische Verwaltungsgesetze Bd. I Anm. 275 zu § 140 Landes-Verwaltungsgesetzes). Die betreffenden Verhältnisse sind nun nach den von der Regierung zu Bromberg unter dem 18. Januar 1875 erlassenen „polizeilichen Vorschriften, betreffend die Abwendung der Feuersgefahr bei den in der Nähe von Eisenbahnen befindlichen Gebäuden und lagernden Materialien" (Amtsblatt S. 33) zu beurtheilen, da diese Vorschriften, welche durch den § 9 der Polizeiverordnung vom 26. September 1892 aufgehoben werden sollten, infolge der Ungültigkeit der letzteren bestehen geblieben sind. (Urtheil des Ober-Verwaltungsgerichts, I. Senat, vom 6. Januar 1894.) B.

Verschiedenes.

Böhmischer Braunkohlenverkehr im Jahre 1893.

Der von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft herausgegebenen Statistik über den genannten Verkehr entnehmen wir die nachfolgenden Angaben:

Im Jahre 1893 wurden: a) im Elbogen-Falkenauer Gebiet mit 5 259 Arbeitern 1 716 576 t und b) im Teplitz-Brüx-Komotauer Gebiet mit 20 830 Arbeitern 11 777 884 t, d. i. zusammen mit 26 089 Arbeitern 13 494 460 t Braunkohle zu Tage gefördert. Hieraus ergibt sich eine Mehrförderung gegen das Jahr 1892 in dem Gebiete a) von 95 840 t und b) von 311 550 t, zusammen von 407 390 t. Nach diesen Förderungsergebnissen hat im Jahre 1893 jeder Arbeiter im Gebiete a) 326 t (9 t weniger gegen das Vorjahr) und in dem Gebiete b) 565 t (11 t mehr gegen das Vorjahr) geleistet.

Den Eisenbahnen im nordwestlichen Böhmen wurden im Jahre 1893 folgende Mengen Braunkohle übergeben und gestaltete sich der Gesammtverkehr auf denselben wie folgt:

Aufgabebahnen		Transport-aufgabe-mengen t	Unter-schied gegen 1892 t	Gesammt-kohlen-verfrach-tung t
Aussig-Teplitzer Eisenbahn		7 434 921	+ 577 305	7 775 952
Buschtêhrader Eisenbahn .		1 084 893	+ 78 343	2 705 633
Oesterreichische Nordwestbahn (Station Grosspriesen)		327	— 44	1 493 100
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. . .	K. K. Staatsbahnbetrieb	1 634 510	— 254 472	1 792 440
Prag-Duxer und Pilsen-Priesener Eisenbahn nebst Lokalbahnen. .		1 543 867	+ 83 070	3 217 368
zusammen		11 698 518	+ 484 202	—

Im Absatz zeigt der Verkehr nach dem Inlande fast durchgängig wesentliche Steigerungen, während der Verkehr nach dem Auslande im grossen ganzen zwar ähnliche Verhältnisse aufweist, jedoch in einigen Relationen etwas geschmälert wurde.

Beachtenswerth ist im Berichtsjahre der mindere Absatz in Böhmischer sowohl als Preussischer Braunkohle, welchem ein bedeutender Mehrverbrauch von Oberschlesischer Steinkohle gegenübersteht; hier ist es offenbar der Oder-Spreekanal, welcher den Verbrauch der letzteren begünstigt. Es ist daher nicht mehr allein die Preussische Braunkohle, welche, allerdings nur in Briquettform, der Böhmischen Braunkohle in Berlin starke Konkurrenz bereitet, sondern der billigere Bezug der Schlesischen Steinkohlen, welcher diese Konkurrenz noch verschärft.

Dem vorliegenden (25.) Jahrgange der Statistik ist ausser der graphischen Darstellung für 1892 ausnahmsweise noch ein Situationsplan von Aussig und seinen Umschlagplätzen nebst Beschreibung beigegeben.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Wie man der „Magd. Ztg." schreibt, lässt sich die Besetzung der Präsidentenstellen bei den vom 1. April 1895 ab bestehenden 20 Eisenbahndirektionen jetzt genau übersehen. Es werden nach dieser Quelle ausser den Präsidenten der beiden Kölner Eisenbahndirektionen Offermann und Rennen noch die Präsidenten Quassowsky in Magdeburg und v. Guérard in Frankfurt a/M. am 1. April 1895 aus dem Dienste scheiden.

Zu Präsidenten in Aussicht genommen sind ausser den sieben im Dienst verbleibenden derzeitigen Eisenbahn-Direktionspräsidenten und den bereits in Nr. 59 S. 555 d. Ztg. bezeichneten bisherigen Räthen ferner der Geh. Baurath und vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Taeger für Magdeburg, der Ober-Regierungsrath Heinsius in Breslau für Stettin und der Regierungsrath Roepell in Breslau für Kattowitz.

Der Regierungs-Baumeister Weinnoldt in Wesel ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst ernannt und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Middendorf in Erfurt die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst verliehen worden.

Der Geh. Regierungsrath Busch, Direktor des Betriebsamts (Cassel-Schwerte) in Cassel, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. (Theil III Heft Nr. 2 vom 1. August 1894.) Auf Seite 85 des Tarifes ist der Frachtsatz Barcs-Wertheim B. B. von 3,83 auf 3.93 M. zu berichtigen.

München, im Juli 1894. (1845)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr (Druckfehlerberichtigung.) Der im Nachtrage III zu dem vom 1. November 1892 gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Grenzverkehre, Seite 4, unter:

„3. Stationen der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft“ für die Relation Nowosielitza trans.-Skalic-Boskowic bei a) und b) vorgesehene Frachtsatz von 111,0 kr. ist mit Gültigkeit vom 18. August 1894 auf **211,0 kr.** pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 1. August 1894. (1846)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Lindthal. Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Langelsheim-Clausthal-Zellerfeld zwischen den Stationen Langelsheim und Lautenthal neuerrichtete Haltepunkt Lindthal für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eröffnet werden.

Magdeburg, den 3. August 1894. (1847)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. (Theil II Heft Nr. 5 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. ab hat der im Hessisch-Bayerischen Verkehr bestehende Ausnahmetarif Nr. 9 (für Dünger und Phosphate) auch im Verkehre der Station Darmstadt (Main-Neckarbahn) mit den Bayerischen Stationen, soweit dieselben im Main-Neckarbahn-Bayerischen Gütertarife mit Tarifentfernungen ausgerüstet sind, Anwendung zu finden.

München, den 30. Juli 1894. (1848)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891. (Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbandsgütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Der im Nachtrag II Seite 8 des Pfälzisch-Bayerischen Gütertarifs angeführte Ausnahmetarif Nr. 7 für Dünger und Phosphate (Ausnahmetarif 2, Ziff. 1 des Gütertarifes für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) kommt vom 1. August l. J. ab auch im Verkehre zwischen Diedenhofen, Dommeldingen, Düdelingen Werk und Hayingen einerseits und den in den aussenbezeichneten Gütertarif einbezogenen Bayerischen Stationen unter Zugrundlegung der bezüglichen Tarifentfernungen zur Anwendung.

Für die Stationen Lindau, Oberreitnau und Schlachters werden die Frachtsätze besonders bekanntgegeben.

München, den 30. Juli 1894. (1849)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 10. August 1894 wird im **Staatsbahnverkehr Bromberg-Breslau** ein ermässigter Ausnahmetarif für überseeische, in Danzig Weichselbahnhof und Neufahrwasser zu Schiff ankommende Eisenerz-, Frisch- und Schweissschlacken eingeführt, die in Mengen von mindestens **45 000** kg von Danzig Weichselbahnhof und Neufahrwasser zur Beförderung nach Oberschlesischen Hüttenstationen aufgegeben werden.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 3. August 1894. (1850)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die Königliche Eisenbahndirektion Breslau.

Steinkohlen-Verkehr von den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Für Kokssendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von der Glückhilf- und Friedenshoffnunggrube bei Waldenburg i/Schl. nach Station Klein-Schwechat der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen kommen mit Gültigkeit vom 10. August d. J. ab direkte Frachtsätze zur Einführung.

Bei Verwendung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht wird die Fracht zu diesen Sätzen mindestens für das Ladegewicht bezw. die Tragfähigkeit der gestellten Wagen berechnet. Näheres über die Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 4. August 1894. (1851 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August gelangen für die Beförderung von Schieferthon (lose oder in Säcken verpackt) bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg und Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen ab den Stationen Kladno und Rakonitz der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn nach der Station Niederlahnstein der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Niederlahnstein — Frachtsätze in Mark für 100 kg
Kladno . .	1,62
Rakonitz .	1,57

München, im Juli 1894. (1852)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Am 15. August d. J. wird der Nachtrag V zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr eingeführt. Er enthält Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Kettwig v. d. Brücke des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) und Labbeck der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen, die auch nähere Auskunft ertheilen. (1853)

Frankfurt a/M., den 26. August 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. September d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des diesseitigen Bezirks nach Stationen der westlichen Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen usw. vom 1. November 1892 der Nachtrag III in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Ebensee, Garsten, Scheifling und Wieselburg a. d. Erlauf der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den direkten Tarif einbezogen. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 2. August 1894. (1854 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 10. August d. J. tritt zu dem Hefte VI — Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahnen — vom 1. Februar 1884 der Nachtrag XIV in Kraft. Derselbe enthält: I. Aufnahme der Stationen Appenweier und Weisenbach der Badischen Staatsbahn, II. Aufnahme der Stationen der Bregthalbahn, III. Aufnahme der Station Fahrnau der Badischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für Felle, Häute, Gambir und Thran.

Köln, den 3. August 1894. (1855)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 10. August 1894 treten innerhalb des Vieh- etc. Tarifs Bromberg-westliche Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für Pferde und sonstiges Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen Gnesen, Station des Bezirks Bromberg, einerseits und der Station Stelle des Bezirks Hannover andererseits in Kraft. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Bromberg, den 2. August 1894. (1856)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Die Station Zetel der Vareler Nebenbahnen wird mit dem 15. August d. J. in den direkten Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) etc. einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 2. August 1894. (1857 FB)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 15. August d. J. treten die Nachträge 3 zum Heft 1 und 8 zum Heft 4 des Gütertarifs in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und Bestimmungen, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahnen Betzdorf-Daaden, Dillenburg-Strassebersbach und Wissen-Morsbach bei Wissen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) vom 31. Oktober d. J. ab.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 3. August 1894. (1858)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 15. August d. J. ab wird die Station Hammelwarden der Oldenburgischen Staatsbahn in den direkten Güterverkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) etc. einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 1. August 1894. (1859FB)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 kommt der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme der Station Ludwigshafen a/Rh.-Giuliniwerk,
2. Ausnahmetarif Nr. 13 für bestimmte Düngemittel.

München, den 30. Juli 1894. (1860)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main - Neckarbahn. In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 6. Juni d. J. wird noch zur Kenntniss gebracht, dass die in den neuen Expressguttarifen für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einer- und solchen der Lokalbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim andererseits enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden sind.

Darmstadt, den 31. Juli 1894. (1861)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutsch-Sächsischer und Stettin-Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verband. Am 15. August d. J. werden die Stationen Cossen, Hetzdorf b. Oederan, Remse und Weisskirchen der Sächsischen Staatsbahnen in die neuen Ausnahmetarife für rohe Baumwolle einbezogen.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Dresden, am 31. Juli 1894. (1862)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Station Ludwigshafen-Giuliniwerk der Pfälzischen Eisenbahnen wird mit sofortiger Gültigkeit mit den für die Station Ludwigshafen am Rhein gültigen Frachtsätzen in den Niederländisch-Südwestdeutschen Güterverkehr einbezogen.

Köln, den 2. August 1894. (1863)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung eines Anhanges zum Gütertarife, Theil III, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. September 1894 tritt ein Anhang zum Gütertarife, Theil III, Heft 2 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten etc. vom 1. September 1893 zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit bezw. Lindau transit, sowie Schweizerischen Stationen anderseits in Wirksamkeit.

Der Anhang enthält Kursdifferenzen, welche vom 1. September 1894 ab im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare des Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 1. August 1894. (1864)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personenverkehr.

Die im diesseitigen Direktionsbezirke aufliegenden, nachstehend bezeichneten Arbeiter-Rückfahrkarten, bei denen die Entfernung zwischen Zu- und Abgangsstation mehr als 90 km beträgt, werden vom 1. Oktober d. J. ab nicht mehr ausgegeben.

km	von	nach
121,8	Bilshausen	Braunschweig
95,3	Cassel	Bilshausen
100,5	„	Gieboldehausen
104,9	„	Rollshausen
110,2	„	Westerode
139,4	Duderstadt	Braunschweig
127	Gieboldehausen	„
106,4	Hannover	Bilshausen
97,3	„	Catlenburg
111,6	„	Gieboldehausen
142,82	„	Heiligenstadt
116	„	Herzberg b. Rollshausen
158,7	„	Leinefelde
147	„	Magdeburg
123,1	„	Neuhaldensleben
178,9	„	Rossla
121,3	„	Westerode
91,6	Hildesheim H.	Bilshausen
96,8	„	Gieboldehausen
127,2	„	Münden
101,2	„	Rollshausen
106,5	„	Westerode
104,7	Lüchtringen	Herzberg
131,4	Rollshausen	Braunschweig
150,4	Sarstedt	Dingelstedt
136,7	Westerode	Braunschweig.

Hannover, den 31. Juli 1894. (1865)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Personen- und Güterverkehr.

Lokalbahn Deutschbrod - Humpoletz. (Im Betriebe der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.) Vom Tage der Betriebseröffnung tritt der Gebührentarif für Personen, Gepäck, Eilgut und Frachtverkehr in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der unterzeichneten Direktion um den Preis von 30 kr. (= 60 Heller) bezogen werden.

Wien, am 29. Juli 1894. (1866)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als betriebsführende Verwaltung
der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz.

6. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger“ Nr. 47 für das Jahr 1894 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für den Bahnhof Dt.-Krone verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 1 sind gegen freie Einsendung von 1 *M.* in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 2 bis 10 gewünscht werden, so sind im ganzen 5,50 *M.* einzusenden. Die Angebote sind bis zum 16. August d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserm Geschäftsgebäude Zimmer Nr 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 31. Juli 1894. (1867)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Betriebsmaterialien — Gruppe III. Die im Rechnungsjahre 1894/95 noch erforderlichen:

110 000 kg rohes Rüböl und
170 000 „ Mineral-Schmieröl (Winteröl)

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauerferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden. Briefmarken werden nicht in Zahlung genommen.

Die Eröffnung der Angebote findet am
28. August 1894,
Vormittags 11 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. September 1894.

Magdeburg, den 31. Juli 1894. (1868)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 27 Lokomotiven, und zwar in je einem Loose:

a) 4 Stück 2/2 gekuppelten Nebenbahnlokomotiven mit Tendern,
b) 8 Stück 3/3 gekuppelten Tenderlokomotiven mit 5 t Raddruck,
c) 9 Stück 3/4 gekuppelten Tenderlokomotiven mit hinterer Adamachse,
d) 3 Stück 2/4 gekuppelten Personenzug-Tenderlokomotiven,
e) 3 Stück 3/4 gekuppelten Tenderlokomotiven besonderer Bauart

am Sonnabend, den 18. August d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude, Berlin W., Königgrätzerstrasse 132 IV., Zimmer 2. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lokomotiven“ bis zur vorerwähnten Zeit an uns einzureichen. Dortselbst, Zimmer 7, können Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen werden, welche auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 4,50 *M.* baar bezogen werden können. Zuschlagsfrist bis 18. September 1894.

Berlin, den 2. August 1894 (1869MG)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 62. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. August 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 15 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel. (Fortsetzung.)
Die Betriebsergebnisse der Preuss. Staatseisenbahnen im Jahre 1892/93. (Schluss.)
Die Betriebsergebnisse der staatlichen Lokalbahnen in Bayern im Jahre 1893.
Vereinsmittheilungen.
Neue Vereinsbahnstrecken.
Vereins-Kilometerzeiger.
Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Vergütung für die gefällsamtliche Ueberwachung von Umladungen.
Knallpräparate und Feuerwerkskörper als Signalmittel bei Verkehrsanstalten.
Einführung eines neuen Formulars für Ladungslisten im Eisenbahnverkehr.
Centralbank für den Bau von Lokalbahnen.
Gewinnantheil des Staates an der Aussig-Teplitzer B. f. 1893.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Konzessionsurkunde der Lokalbahn Versecz-Kubin.
Zonentarif in Ungarn.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen von Stationen.
Wiener Stadtbahn.
Die Wiener Handelskammer über die international. Handelsverträge und das Verkehrswesen.
Selbstrettung eines vom Eisenbahnzuge überfahrenen Bahnbeamten.
Rechtsfall.
Ernennung von Landes-Eisenbahndirektoren.
Konstituirung zweier Vizinalbahn-Aktienges. in Ungarn.
Börsenbericht.
Das Eisenbahnnetz des Deutschen Reichs am 1. Mai d. J.
Aus den Niederlanden:
Niederländische Staatseisenb.
Aus Belgien:
Die Staatsbahnen in 1893.
Grosse Centralbahn: Stationsbenennung.
Nationale Nebenbahnges.
Verschiedenes:
Fortbewegung eines Bahnhofsgebäudes.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

(Fortsetzung aus Nr. 60.)

5. Der Hudsontunnel.

Ein von dem Schilde des St. Clairtunnels in einem wesentlichen Punkte abweichender Vortriebsapparat ist für den Hudsontunnel, der den in Jerseycity endigenden Eisenbahnen den Zugang nach Newyork eröffnen sollte, zur Anwendung gekommen, als im Jahre 1890 die lange still gelegenen Bauarbeiten dieses Tunnels wieder in Angriff genommen wurden. Das zu durchfahrende Gebirge liess sehr bedeutende Schwierigkeiten erwarten; es bestand aus aufgeweichtem Schlemm- und Triebsand und infolge dessen war bei der Ausbildung des Schildes die grösstmögliche Fürsorge geboten. Der für den Tunnel aus England bezogene Brustschild — der für den St. Clairtunnel verwendete war in Amerika gebaut worden — hat thatsächlich recht gute Dienste geleistet, aber als damit etwa 800 m Tunnel hergestellt waren, kamen die Arbeiten infolge finanzieller Schwierigkeiten bereits wieder zum Stillliegen.

Der Hudsontunnel hat etwas kleinere Abmessungen als der St. Clairtunnel. Sein Durchmesser beträgt 6,2 m, ist also um 0,3 m geringer als beim letzteren. Der Schild des Hudsontunnels hatte nur eine Länge von 3,2 m, gegen 4,65 m beim St. Clairtunnel. Im übrigen boten die Apparate, wie auch die beigefügte Skizze zeigt, in der Gesammtanordnung manches Uebereinstimmende. Der Ort war auch hier durch waagerechte und senkrechte Wände in Zellen getheilt, die vor dem Diaphragma lagen. Die Zellenwände waren aber, abweichend vom St. Clairschilde, an das Diaphragma dicht herangeschoben und damit sicher befestigt. Der beim letztgenannten Apparate vorhandene Arbeitsraum kam also in Fortfall. Der freie futteralartige Rand des Hudsonschildes, unter dessen Schutz die Tunnelringe eingezogen wurden, hatte 1,75 m Länge.

Was den Hudsonschild vom St. Clairschild grundsätzlich unterscheidet, ist die Ausbildung des die Arbeitskammern enthaltenden Abschnittes. In der auf S. 578 beigefügten Abbildung ist B das Diaphragma, in dem rings am Umfange die Pressen liegen, deren Cylinder sich bis etwas über die Hälfte in den Zellenraum erstrecken. Die Pressen liegen nicht frei sichtbar, sondern sind durch einen Blechring verdeckt, der in den Schildmantel konzentrisch eingebaut ist, sich aber nach der Schneide hin trichterförmig an den letzteren anschliesst. Innerhalb dieses Blechringes liegen die Arbeitskammern, welche von drei senkrechten und zwei waagerechten Wänden gebildet werden, die ebenso wie der eigentliche Schildmantel in Schneiden auslaufen. Während beim St. Clairtunnel 12 Arbeitskammern vorhanden sind, gibt es deren hier, wo eine senkrechte Wand weniger vorhanden ist, deren nur 9, eine von quadratischem Querschnitt in der Mitte, um welche sich die anderen herum gruppiren.

Vortriebsapparat des Hudsontunnels.

Die Arbeitskammern haben, abweichend von den bisher besprochenen Ausführungsbeispielen, das Kennzeichnende, dass sie nach Art der Wasserverschlüsse so eingerichtet sind, dass in jeder Kammer das Gebirge waagerecht abgefangen werden kann. Zu dem Zweck sind 1 m vor dem Diaphragma und 70 cm hinter der Schneide Schürzen A in die Zellen gehängt, welche vor Ort die Zellensohle frei lassen und hier den Eintritt des Gebirges gestatten. Jede Zelle hat im Diaphragma eine Arbeitsthür. Diese Thüren liegen so hoch, dass, wenn der vor Ort einfliessende Boden bis zu ihrer Unterkante emporgestiegen war, die Schürzen in denselben bereits eintauchen mussten. Man hatte durch die bezeichnete Einrichtung die Mittel an der Hand, auch den schwierigsten Verhältnissen Rechnung zu tragen; machte sich doch Sir Benjamin Baker anheischig, mit einem solchen Apparat einen Tunnel durch offenes Wasser zu führen. Je nach den Umständen konnte man eine beliebige Anzahl Thüren schliessen; es wäre ferner möglich gewesen, bei Schluss aller Thüren das Gebirge mit Strahlpumpen oder ähnlichen Maschinen zu fördern usw. Die Unternehmer sind indessen in angenehmer Weise enttäuscht worden. Man hat die Thüren für gewöhnlich ausheben und bei Seite stellen und den Boden mit dem Spaten abstechen können. Auch die Annahme, dass der Boden nach rückwärts wie über eine Wehr abfliessen könne, hat sich nicht erfüllt.

Für die Beseitigung von Hindernissen, Steinen oder Hölzern, die sich beim Vortriebe hätten darbieten können, war besondere Vorsorge getroffen, indem rings am Umfange des Schildmantels und am oberen Rande jeder Arbeitszelle Reihen von Röhren — im ganzen 36 — durchgeführt waren, durch welche hindurch man die Hindernisse mittelst Bohrern zertrümmern konnte.

Die Zahl der Druckwasserpressen betrug 16, die Kraftleistung einer jeden war auf 100 t bemessen. Der Hub war auf einem jedesmaligen Vorschub von mindestens 0,5 m eingerichtet. Es war Vorsorge getroffen, durch ungleiches Anziehen der Pressen erforderlichenfalls Richtungsänderungen des Schildes zu bewirken. Bemerkenswerth ist, dass sich beim Hudsontunnel, ebenso wie beim City- und Südlondontunnel, beim St. Clairtunnel und anderen, Verdrehungen des Schildes um seine Längenachse gezeigt haben, die im vorliegenden Falle schliesslich den Betrag von 15° erreichten. Für den Betrieb erwies sich diese Neigung indessen noch nicht als zu nachtheilig und man traf keine Anstalten, sie zu beseitigen.

In betreff der Tunnelauskleidung ist folgendes zu bemerken. Die Breite der einzelnen Tunnelringe betrug, entsprechend dem jeweiligen Tunnelvorschub, 0,5 m. Jeder Ring bestand aus 9 Segmenten und einem kurzen Scheitelstück, welches den Schluss des Ringes bildete und parallele Flanschen hatte. Die einzelnen Bogenstücke hatten im übrigen verschiedene Stärken, entsprechend der Verschiedenheit des Gebirgsdrucks. An den waagerechten Stössen der Bogentheile waren Futterstücke aus hartem getränkten Holz eingelegt, während die ringsum laufenden Kreisflanschen mit Portlandcement ausgefüllt wurden. Das Versetzen der Platten wurde ähnlich wie beim St. Clairtunnel mittelst eines schwingenden Krahnarmes bewirkt, der indessen nicht mit dem Schilde fest verbunden, sondern auf einem fahrbaren Gestell montirt war, welches sich auf Schienen vor- und zurückbewegen liess, die in halber Höhe des Tunnels seitlich befestigt waren. Die Drehung, der Vorschub und Rückzug des Armes wurde durch Druckwasserpressen bewirkt. Sobald der Krahn in Benutzung genommen werden sollte, wurde er aus dem Tunnelraum hervorgeholt und in den hinteren Raum des Schildes gefahren.

6. Der Merseytunnel der Liverpooler Vyrnwy-Wasserversorgung.

Die in den letzten Jahren vollendete neue Wasserleitung welche Liverpool aus dem 125 km von der Stadt entfernten, in Wales gelegenen Staubecken des Vyrnwyflüsschens versorgt, unterschreitet den Mersey bei Fidler's Ferry, 22,5 km oberhalb der Liverpooler Landebrücke, mittelst eines zwischen zwei Schächten liegenden 245,5 m langen Röhrentunnels, zu dessen Herstellung ebenfalls das Schildsystem Anwendung gefunden hat. Die zahlreichen Fehler, welche bei der Ausführung gemacht wurden und namentlich die unzweckmässige Einrichtung des verwendeten Brustschildes, durch welche der Bau ausserordentlich in die Länge gezogen wurde, rechtfertigen ein näheres Eingehen auf diese Ausführung. Man schob anfänglich die schlechten Erfahrungen auf das System, aber hier wie an anderen Stellen hat man am letzten Ende doch eingesehen, dass der Versuch, das Bauystem für die von den Ausführenden gemachten Fehler haftbar zu machen, verfehlt war. Andererseits hat man aus den Vorgängen die Lehre ziehen können, dass bei derartigen Ausführungen die Regiearbeit häufig vor der Unternehmerarbeit den Vorzug verdient.

Mit Bezug auf das Bauwerk an sich, ist zunächst zu bemerken, dass die Tunnelröhre in gewöhnlicher Weise aus eisernen Ringen zusammengesetzt ist. Sie liegt rund 16 m unter dem Gelände, hat 3,05 m äusseren Durchmesser und 2,75 m lichte Weite zwischen den Flanschen. Sie ist zusammengesetzt aus 46 cm langen gusseisernen Ringen, deren jeder aus 10 Stück 0,915 m langen und 180 kg schweren Bogenplatten und einem 0,254 m langen und 45 kg schweren Scheitelstück zusammengesetzt ist. Die Stärke der Platten beträgt 4,3 cm. Der Raum zwischen den Flanschen ist in der gewöhnlichen Weise mit Cement ausgefüllt und erweitert sich nach der Tiefe, um die Füllung besser festzuhalten.

Um den Durchmesser des Tunnels möglichst gering zu machen, hat man ihm zwischen den Schächten und zwar nach der nördlichen Seite hin ein Gefälle von 1,90 m — entsprechend rund 1 : 130 — gegeben. Dieses verhältnissmässig starke Gefälle gestattete, den Durchmesser der durch den Tunnel zu legenden Wasserleitungsröhren entsprechend einzuschränken. Ausserdem hatte man innerhalb des Tunnels glatte Stahlröhren in Aussicht genommen. Gegenwärtig führt der Tunnel nur ein einziges Wasserleitungsrohr von 81 cm Durchmesser; im Falle späterer Erweiterungen können noch zwei weitere Röhren hindurchgelegt werden. In dem nördlichen Schacht, wohin das Gefälle des Tunnels gerichtet ist, befindet sich ein Pumpensumpf; die Pumpen werden von dem Leitungswasser selbstthätig in Bewegung gesetzt, wenn das Sammelwasser eine gewisse Höhe erreicht hat. Das zu durchfahrende Gebirge bestand, wie Schürfversuche bereits ergaben, aus drei ganz verschiedenen Materialien, Kiesgerölle, Sand und Schlamm, die ganz durchsetzt waren mit Grundwasser, dessen Druck mit dem Tidewechsel im Mersey an jedem Punkte zu- und abnahm. Die Beschaffenheit des Gebirges wechselte beständig innerhalb der Grenzen vom feinsten Schlamm bis zum gröbsten, fast völlig sandfreien Gerölle. Im gleichförmigen Schlamm wäre die Arbeit eine verhältnissmässig einfache gewesen; sie wurde aber dadurch in hohem Grade erschwert, dass die genannten drei Bodenarten fast in jedem Profil zusammen angetroffen wurden. An einzelnen Stellen fanden sich

Streifen von Thon, die an sich freilich undurchlässig, doch rings von Wasser umgeben waren. Die Streifen waren so niedrig, dass sie nie das ganze Profil ausfüllten, sondern sich am Boden, in der Mitte oder an der Firste entlang zogen.

Am 30. April 1888 wurde die Ausführung an einen Unternehmer vergeben, der aber die Arbeiten bald im Stiche liess. Eine zweite Unternehmerfirma stellte mit unsäglichen Mühen die Schächte und unter Anwendung eines Brustschildes 55,5 m Tunnel mit einem gesammten Zeitaufwande von 41 Monaten her, um dann ebenfalls die Arbeiten niederzulegen, nachdem sie etwa $^1/_3$ Million Mark bei der Unternehmung eingebüsst hatte. Die Aufforderung der Stadtbehörde, dennoch die Arbeiten weiter zu führen, zog sich der eine Inhaber der Firma so zu Herzen, dass er sich das Leben nahm. In dieser Bedrängniss wurde der bewährte Rath des Sir Benjamin Baker eingeholt, der mit richtigem Blick erkannte, dass unsachgemässe Vorkehrungen die ganze Sachlage verschuldet hatten. Die Stadt Liverpool nahm nunmehr die Arbeiten selbst in die Hand. An dem Brustschilde wurden durchgreifende Aenderungen vorgenommen, mit solchem Erfolg, dass es thatsächlich gelang, die noch fehlenden 188,5 m Tunnel in $18^1/_2$ Wochen vollständig fertig zu stellen. Der Brustschild, wie ihn die Unternehmer früher verwendet haben, war höchstens für Sand oder feinen Kies, nicht aber für die vorkommenden Bodenmischungen brauchbar und zeigte überhaupt in seinen Einzelheiten erhebliche Mängel. Der Schild hatte 3,53 m Länge und 3,09 m inneren Durchmesser, die Trommelwand bestand aus einer 4 cm starken Doppellage von Blechen, deren Befestigungsniete aussen versenkte Köpfe hatten. Das Diaphragma war nahe an die Schneiden gerückt, so dass die Pressen vollständig hinter demselben lagen. Es hatte die Form einer Kugelschale, die nach rückwärts mit einem Stich von 0,31 m ausgebaucht war. Der Rand des Diaphragmas sass 0,61 m hinter der Schneide und war hier durch beiderseitig rings herumlaufende Winkel mit der Trommel verbunden. Der überstehende Schneidenrand war durch 9 vorgestreckte Winkeleisenpaare versteift. Ursprünglich war beabsichtigt, das Gebirge mittelst Strahlpumpen abzubauen. Zu dem Zwecke waren nahe am Umfange des Diaphragmas rings herum 9 kleine Oeffnungen vorgesehen, durch die das Wasser eingespritzt werden sollte. Für den Abfluss der Berge war im unteren Theile des Diaphragmas eine 15 cm weite Oeffnung angebracht, an die eine Transportröhre angeschlossen werden sollte. Ueber dieser Oeffnung lagen in der senkrechten Mittellinie des Diaphragmas andere gleich grosse, die zum Lösen des Gebirges von Hand benutzt werden sollten. Da sich das beabsichtigte Verfahren in Anbetracht der lehmigen und kiesigen Gebirgsbeschaffenheit nicht bewährte, wurde schliesslich an der Sohle des Diaphragmas eine kreistrapezförmige Platte herausgenommen und durch diese hindurch das Gebirge abgebaut. Im weiteren Verlaufe zeigte sich, dass man stellenweise noch weitere Platten herausnehmen konnte; so wurde in der Mitte eine Kreisplatte von 0,9 m Durchmesser und darüber ein weiteres Segment entfernt und auf diese Weise die Brust noch weiter freigelegt. Es wurde hierbei in Druckluft gearbeitet. Die Luftschleusen, deren Höhe 2,14 m und deren Lichtweite 0,76 m betrug, waren in den Uferschacht, von dem der Tunnel ausging, eingebaut und zwar in einem eisernen Boden, der in halber Höhe quer durch den Schacht gespannt war.

Für den Vorschub waren 9 Druckwasserpressen von 0,18 m Durchmesser und 0,61 m Hub vorgesehen, die, wie schon angeführt, vollständig hinter dem Diaphragma lagen. Der jedesmalige Vorschub betrug 46 cm. 1,0 m hinter der Schneide der Schildtrommel hatte man einen flanschartigen Ansatzring im Schilde rings herum geführt, gegen den sich die Presscylinder setzten. Ihr Druck wurde mittelst kleiner Versteifungsbleche weiterhin auf das Diaphragma selbst übertragen. Die Cylinder wurden in Lagerschalen mittelst übergelegter Bandeisen festgehalten. Die an jeder Lagerschale sitzende Fussplatte erstreckte sich im Bogen über $^1/_9$ der inneren Trommelleibung und war an jedem Ende flanschartig aufgebogen, so dass die Flanschen je zweier aneinander stossender Fussplatten mit einander fest verschraubt werden konnten. Auf diese Weise wurde ein ringsherum laufender, an 9 Stellen durch Flanschen verbundener Lagerring für die Pressen gewonnen, dessen Zusammensetzung also derjenigen der Tunnelringe nachgebildet war. Die Lager wurden noch fest gegen die Trommelwandung angekeilt. Die nach dem Tunnel zu spielenden Presskolben trugen angelenkte gusseiserne Segmentplatten, die den Druck auf eine grössere Fläche der Tunnelstirn vertheilten und von den Kolben mit vor- und zurückgenommen wurden.

Als die Unternehmer die Arbeit einstellten, zeigte sich, dass der Schild arg gelitten hatte. Der vor dem Diaphragma befindliche Schneidenrand war auf ein Viertel des Umfanges zusammengeklappt und nach innen gebogen, an einer Stelle um 40 cm. Auf der Sohle der Schildtrommel war ein Bruch entstanden, der sich vom Diaphragma aus bis zum hinteren Ende erstreckte. Dieser Bruch war dadurch herbeigeführt worden, dass die verhältnissmässig lange Trommel sich auf der Tunnelröhre klemmte. Schliesslich war es trotz der vor die Kolben gesetzten druckvertheilenden Unterlagsplatten mehrfach vorgekommen, dass die Querflanschen der Tunnelröhre abgebrochen waren, was darin seinen Grund hatte, dass der Druck der Kolben nicht auf die durch den Tunnel lang hindurchlaufenden Flanschen traf.

Der Schild wurde nach Sir Benjamin Baker's Angaben einer gründlichen Ausbesserung unterworfen. Der verbogene Schneidenrand wurde durch Bohrer abgetrennt, dann wurden neue Platten eingezogen und gleichzeitig die Winkelpaare, welche man zur Versteifung des Randes eingezogen hatte, der Zahl nach verdoppelt. Ferner wurden an den Schneidenrand 18 Stück 15 cm lange Stahlspitzen gesetzt, die das Gebirge, namentlich wo Gerölle angetroffen wurde, pflugscharartig loslösen sollten. Die Zahl der Pressen wurde um eine vermehrt, damit der Kolbendruck auf die Längsflanschen des Tunnels traf. Um die Uebertragung des Drucks der Pressen auf das Diaphragma zu verbessern, wurde ein ringförmiger Gusseisenträger zwischen die Kolben und das Diaphragma gesetzt. Die Fuge in der Sohle des Schildes wurde zunächst belassen, um erst abzuwarten, ob sie sich später erweitern würde. Eine grundsätzliche Aenderung wurde indessen am Diaphragma vorgenommen.

Es war früher vorgekommen, dass unverhofft der Widerstand, den das Gebirge dem Zudrängen des Wassers, sei es an der Sohle oder einem höher gelegenen Punkte, entgegensetzte, nachliess, und schlammige Bodenmassen sich ins Innere ergossen. Dies veranlasste den Sachverständigen, den unteren Theil des vorhandenen Diaphragmas abbrechen und einige Fuss dahinter eine Wand aufrichten zu lassen, deren Oberkante etwas höher reichte, als die Unterkante des stehen gebliebenen oberen Theiles des Diaphragmas. Hierdurch wurde ein Wasserverschluss der beim Hudsontunnel besprochenen Art gebildet, der sich später ausserordentlich nützlich erwies, wenn ein Einbruch von Sand und Wasser erfolgte. Die Zugänglichkeit der Brust wurde durch die neue Einrichtung nur wenig behindert, während das einbrechende Material sofort gehemmt wurde.

Unter den veränderten Verhältnissen gelang es, den Tunnelarbeitern besseres Vertrauen zu der neuen Einrichtung einzuflössen, als sie zu der alten hatten haben können, und als ihnen von seiten der bauleitenden Behörde — nunmehr der Stadt Liverpool selbst — für jeden Fuss, den der Schild über 18 Fuss (5,5 m) wöchentlich vorgebracht würde, eine besondere Prämie versprochen wurde, nahmen sie die Arbeit wieder auf. In $18^1/_2$ Wochen — vom 12. November 1891 bis 22. März 1892 — wurden denn auch thatsächlich die noch fehlenden 188,5 m Tunnel fertiggestellt. Die höchste Wochenleistung belief sich auf 17,4 m, die durchschnittliche, einschliesslich der Aufenthalte durch Betriebsstörungen, auf 10,4 m.

Ohne solche Störungen ging es auch nachher keineswegs

ab. Am 18. Februar 1892 fand ein Durchbruch statt, der die Arbeiter in die Luftschleuse zurücktrieb. Als man nach Ablauf von 16 Stunden wieder in den Tunnel drang, fand sich, dass reichlich 200 cbm Schlamm eingeflossen waren. Im Flussbett fand sich unmittelbar über dem Vortriebsapparat eine starke Senkung. Man füllte dieselbe mit einer der Einbruchmasse entsprechenden Menge Thon aus und überdeckte auch noch den Flussgrund über der noch zu untertunnelnden Strecke bis zur Niedrigwasserlinie mit Thon, um ähnlichen Vorkommnissen für die Folge vorzubeugen.

Eine fernere Unterbrechung wurde dadurch hervorgerufen, dass der in der Sohle der Schildtrommel vorhandene Längsbruch der Platten sich erweiterte. Hierzu trat noch ein Querriss, der von dem Längsriss ausging und zur Folge hatte, dass die in Mitleidenschaft gezogenen Blechplatten sich wie eine Pflugschar aus ihrer Lage herabbogen. Man war gezwungen, ein 2 m langes und 2,75 m breites Stück der Trommel wegzuschneiden und durch ein neues zu ersetzen. Diese Arbeit, welche zu einer Zeit ausgeführt werden musste, wo das Gebirge von denkbar schlechtester Beschaffenheit war, nahm 12 Tage in Anspruch. Der abgetrennte Theil der Trommel konnte nicht herausgenommen werden, sondern wurde bei der Wiederaufnahme der Arbeit vom Schilde zurückgelassen.

Schliesslich fing die Schildtrommel, nachdem etwa Dreiviertel des Tunnels fertiggestellt waren, an, sich um ihre Längenachse zu verdrehen und obwohl man die aufsteigende Seite der Trommel mit einer 7,5 m langen Schiene beschwerte, hatte die Drehung am Schluss der Arbeit doch den Betrag von 30 cm erreicht. Aehnliches ist, wie schon angeführt, auch bei anderen Tunneln beobachtet worden, ohne dass sich diese eigenthümliche Erscheinung bisher auf bestimmte Ursachen zurückführen liesse.

Der Luftüberdruck im Tunnel betrug anfänglich 1,2 Atm., wurde aber schliesslich auf 0,7 Atm. ermässigt. Der höchste vorgekommene Ueberdruck betrug 1,75 Atm. Ehe die Zähne an die Schneide angesetzt wurden, hatte der Wasserdruck in den Cylindern oft über 280 kg auf 1 qcm betragen. Später konnte man ihn auf 210 kg und streckenweise sogar auf 140 kg ermässigen. Nach dem vorerwähnten grösseren Durchbruch hielt man die Kolben beständig unter Druck, sodass man fast sagen konnte, dass der Schild jeder weggenommenen Schaufel voll Boden sofort nachfolgte.

(Fortsetzung folgt.)

Die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1892/93.

(Schluss aus Nr. 61.)

B. Einnahmen im besonderen.

1. Aus dem Personenverkehr.

Gleichzeitig mit der am 1. Januar 1893 in Kraft getretenen Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist für die Preussischen Staatseisenbahnen ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I, enthaltend die Bestimmungen der Verkehrsordnung und allgemeine Zusatzbestimmungen zu derselben, eingeführt worden. Durch den Tarif sind gegenüber den früheren Bestimmungen mehrere, dem Publikum günstigere Beförderungsbedingungen in Wirksamkeit getreten. 1. Während früher ein Umtausch gelöster Fahrkarten gegen Karten einer niedrigeren Wagenklasse nur beim Mangel an Platz in der höheren Wagenklasse zulässig war, ist jetzt der Umtausch noch nicht entwertheter Fahrkarten gegen Karten niedrigerer Wagenklassen allgemein zugelassen. 2. Reisende, die unaufgefordert dem Schaffner melden, dass sie wegen Verspätung eine Fahrkarte nicht mehr lösen konnten, haben, wie bisher, nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 *M.*, keinenfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu zahlen. Von Reisenden, welche — im Besitz einer gültigen Fahrkarte – in einer höheren Wagenklasse befördert zu werden wünschen, aber wegen Zeitmangels einen Umtausch ihrer Fahrkarte oder die Lösung einer Zuschlagskarte nicht mehr bewirken können, wird der Zuschlag von 1 *M.* nicht erhoben. 3. Für die Beförderung von Kranken sind bei Einstellung besonderer Wagen (Gepäck- oder Güterwagen, sowie Personenwagen III. und IV. Klasse, aus denen die Sitze entfernt sind) nicht wie früher 6, sondern nur 4 Einzelreise-Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zuggattung zu lösen. 4. Die Abstempelung der Rückfahrkarten vor Antritt der Rückreise ist beseitigt. 5. Die Gebühr für telegraphische Vorausbestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen ist auf 0,25 *M.* ermässigt worden.

Der Personen- und Gepäckverkehr, welcher in den ersten Monaten des Berichtsjahres einen lebhaften Aufschwung genommen hatte, ist durch die zunächst in den Nachbarstaaten und sodann im August 1892 in Hamburg und Altona in heftigster Weise ausgebrochene Choleraepidemie, sowie durch die im Geschäftsleben herrschende Stille sehr nachtheilig beeinflusst worden.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind von 237 184 735 *M.* im Jahre 1891/92 auf 234 831 578 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 2 353 157 *M.* oder 1 % zurückgegangen. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung allein haben gegen diejenigen des Vorjahres um 2 460 743 *M.* oder 1,1 % abgenommen. Die I. Wagenklasse brachte 9 412 246 (9 846 550)[1] Mark, die II. Wagenklasse 57 572 905 (58 706 247) *M.*, die III. Wagenklasse 93 619 378 (95 049 915) *M.*, die IV. Wagenklasse 61 573 749 (61 559 062) *M.* und die Militärbeförderung 6 389 873 (5 867 120) *M.*, zusammen 228 568 151 (231 028 894) *M.* Eine Steigerung der Einnahmen ist hiernach nur bei der IV. Wagenklasse und der Militärbeförderung eingetreten, während bei der I., II. und III. Wagenklasse ein Rückgang zu verzeichnen ist.

Im Berichtsjahre wurden befördert in der I. Wagenklasse 1 225 552 (1 256 205) Personen, in der II. Wagenklasse 33 835 279 (31 032 902) Personen, in der III. Wagenklasse 166 139 873 (153 958 181) Personen, in der IV. Wagenklasse 118 330 873 (113 180 887) *M.*, sowie 4 998 534 (4 521 605) Militärs, zusammen 324 530 111 (303 949 780) Personen. An der Vermehrung der Anzahl[2] der Reisenden (Fahrten) ist am erheblichsten die III. Wagenklasse mit 12 181 692 Personen, sodann die IV. Wagenklasse mit 5 149 986 Personen, die II. Wagenklasse mit 2 802 377 Personen und die Militärbeförderung mit 476 929 Personen betheiligt.

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 7 894 746 300 (7 876 475 771), hat sich mithin um 18 270 529 Personenkilometer oder 0,2 % erhöht. Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallene Anzahl der Personenkilometer ist von 321 788 im Jahre 1891/92 auf 317 648 im Berichtsjahre zurückgegangen. Die Ausnutzung der bewegten Plätze, welche besonders durch die grossen Schwankungen des Verkehrs in den Choleramonaten ungünstig beeinflusst wurde, hat sich gleichwohl im ganzen nur um einen geringen Betrag (von 21,7 auf 24,6 %) vermindert. Die durchschnittliche Einnahme betrug für eine Person in der I. Wagenklasse 7,68 (7,84) *M.*, in der II. Wagenklasse 1,70 (1,89) *M.*, in der III. Wagenklasse 0,56 (0,62) *M.*, in der IV. Wagenklasse 0,52 (0,54) *M.* und bei Militärs 1,28 (1,30) *M.*

Der Verkehr auf Rückfahrkarten hat entsprechend dem allgemeinen Rückgang des Personenverkehrs den Umfang und die Einnahmen des Vorjahres nicht erreicht. Ausserdem hat hierzu die Beseitigung der Rückfahrkarten im Berliner Vorortverkehr beigetragen.

Der Verkehr auf zusammenstellbare Rundreisehefte hat im Berichtsjahre eine weitere Ausdehnung gewonnen. Die Anzahl der zur Ausgabe gelangten zusammengestellten Rundreisehefte ist von 306 559 im Jahre 1891/92 auf 318 956 im Berichtsjahre gestiegen, hat mithin um 12 397 Stück oder 4 % zugenommen.

Die Einnahmen aus dem Schlafwagenverkehr haben sich von 511 795 *M.* im Jahre 1891/92 auf 490 680 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 21 115 *M.* oder 4,1 % und die Einnahmen aus der Beförderung von Gepäck und Hunden von 5 627 346 *M.* auf 5 579 179 *M.*, mithin um 48 167 *M.* oder 0,9 % vermindert, während die Einnahmen aus den sonstigen Erträgen des Personen- und Gepäckverkehrs, wie Lagergelder, Strafgelder usw. von

---

[1]) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar.

[2]) Bei Feststellung derselben sind die ausgegebenen Rückfahrkarten doppelt und für die Zeitkarten täglich eine Hin- und Rückfahrt, also täglich 2 Personen (Fahrten) gerechnet worden.

528 495 *M.* auf 684 245 *M.*, mithin um 155 753 *M.* oder 29,5 % sich erhöht haben. Die Vermehrung dieser Einnahmen ist vorzugsweise durch die erweiterte Einführung der Bahnsteigkarten herbeigeführt worden.

2. Aus dem Güterverkehr.

Der Güterverkehr hat sowohl hinsichtlich des Umfanges, wie der Erträgnisse dem Vorjahre gegenüber eine wenn auch nur mässige Steigerung erfahren, obwohl in der ersten Hälfte des Berichtsjahres eine erhebliche Stockung in fast allen Zweigen von Handel und Industrie eingetreten war, welche sich durch den Ausbruch der Cholera im Sommer 1892 noch verschärfte. Neben der Erweiterung des Staatsbahnnetzes durch den Hinzutritt der Neubaustrecken ist die Steigerung vorzugsweise auf den befriedigenden Ausfall der Ernte, der Vermehrung der Transporte einzelner Massengüter, sowie auf die während der Wintermonate dem Wettbewerbe der Schifffahrt äusserst ungünstigen Wasser und Witterungsverhältnisse zurückzuführen. Andererseits sind Ein- und Durchfuhrverbote für Grossvieh und Schweine, sowie die längere Unterbrechung der Bauthätigkeit durch den ungewöhnlich strengen und andauernden Winter auf das Ergebniss des Güterverkehrs von nachtheiligem Einfluss gewesen.

Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr (einschl. des Betriebs- und Baudienstgutes, des Postgutes, des Militärgutes und der lebenden Thiere) sind von 627 450 910 *M.* im Jahre 1891/92 auf 632 505 622 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 5 054 712 *M.* oder 0,8 % gestiegen, während die Vermehrung im Vorjahre 2,9 % betragen hatte. Der Antheil des Güterverkehrs an den Gesammteinnahmen beträgt im Berichtsjahre 68,7 % gegen 68,2 % im Vorjahre. Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallene Einnahme ist von 25 133 *M.* im Jahre 1891/92 auf 24 952 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 181 *M.* oder 0,7 % zurückgegangen, ein Ergebniss, zu welchem im wesentlichen der Umstand beigetragen hat, dass die neu eröffneten Strecken — fast durchweg Nebenbahnen — erfahrungsgemäss in den ersten Betriebsjahren den Durchschnittsertrag der älteren Bahnen nicht erreichen. Von den Gesammteinnahmen des Güterverkehrs entfallen auf den Binnenverkehr des gesammten Staatsbahnnetzes (d. i. auf den Binnen- und Wechselverkehr der einzelnen Direktionsbezirke) 452 731 291 *M.* oder 71,6 % und auf den Verkehr mit fremden Bahnen, einschl. des Durchgangsverkehrs, 179 774 331 *M.* oder 28,4 %. Die durchschnittliche Monatseinnahme hat im Berichtsjahre 52 708 802 *M.* gegen 52 287 576 *M.* im Vorjahre und die durchschnittliche Tageseinnahme 1 732 892 *M.* gegen 1 714 347 *M.* im Vorjahre betragen. In beiden Jahren sind die höchsten Monatseinnahmen im Monat Oktober mit 9,7 und 9,4 % der Gesammteinnahme des Güterverkehrs erzielt worden.

Von den Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr entfallen auf Eil- und Expressgut 13 453 487 (12 892 015) *M.*, auf Frachtgut 555 238 900 (544 623 574) *M.*, auf Postgut 905 174 (950 449) *M.*, auf Vieh 18 146 971 (19 166 685) *M.* und auf Militärgut, Leichen usw. 44 761 000 (49 818 187) *M.* Während hiernach eine Erhöhung der Einnahmen beim Frachtgut um 10 615 416 *M.* oder 1,9 % und beim Eil- und Expressgut um 561 472 *M.* oder 4,4 % eingetreten ist, sind die Einnahmen beim Postgut um 45 275 *M.* oder 4,8 %, beim Viehverkehr um 1 019 714 *M.* oder 5,3 % und beim Militär- und frachtpflichtigen Dienstgut um 5 057 187 *M.* oder 10,2 % gegen das Vorjahr zurückgeblieben.

Die Gesammtsumme der beförderten Gütermengen von Eilgut, Expressgut und gewöhnlichem Frachtgut (d. h. der Gesammt-Güterverkehr mit Ausschluss der Beförderung des Postgutes, der lebenden Thiere, des Militärgutes und des Betriebs- und Baugutes) ist von 123 649 407 t im Jahre 1891/92 auf 124 884 942 t im Berichtsjahre, mithin um 1 235 535 t oder 1,0 % gestiegen. Mit Ausnahme des Frachtgutes der Spezialtarifklassen A 2 und III hat bei allen Tarifklassen eine Beförderungszunahme stattgefunden.

Der Viehverkehr hat im Versand der Verkehrsbezirke des Staatsbahnnetzes um 27 002 Pferde, 160 953 Schafe und 275 153 Schweine abgenommen, dagegen um 34 999 Stück Rindvieh und 314 414 Stück Geflügel zugenommen. Die Zahl der beförderten Tonnen ist von 1 484 583 im Jahre 1891/92 auf 1 433 628 im Jahre 1892/93 zurückgegangen.

Im Kohlenverkehr ist sowohl rücksichtlich der beförderten Mengen, als auch der Einnahmen dem Vorjahre gegenüber ein Rückgang zu verzeichnen. Derselbe beträgt in der Zahl der beförderten Tonnen 244 334 oder 0,4 % und in der Einnahme 734 272 *M.* oder 0,4 %.

C. Ausgaben im besonderen.

Die Summe der persönlichen Ausgaben übersteigt die Summe der gleichen Ausgaben des Vorjahres nur um ein Geringes und beträgt, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, nicht unerheblich weniger wie im Vorjahre, stellt sich dagegen im Verhältniss zur Gesammtausgabe und im Vergleich mit den Leistungen der Betriebsmittel etwas höher. Infolge mehrfacher Einschränkungen des Personals ist es möglich geworden, die persönlichen Ausgaben im Berichtsjahre wesentlich herabzumindern, während andererseits die Verbesserung und Erhöhung der Dienstbezüge des Personals, einschl. der Mehraufwendungen an Unterstützungen, statutmässigen Beamten-, Wittwen- und Waisenpensionen usw. erhebliche Mehraufwendungen verursacht haben.

Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist von 258 174 624 *M.* im Jahre 1891/92 auf 258 463 364 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 288 740 *M.* oder 0,1 % gestiegen. Im Verhältniss zu den Gesammtausgaben ergibt sich eine Vermehrung von 42,9 % im Jahre 1891/92 auf 44,5 % im Berichtsjahre.

Die Gesammtzahl der bei der Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Beamten betrug 107 042 (100 916), von welchen 90 902 (83 638) etatsmässig angestellt waren. Die Gesammtzahl der Arbeiter belief sich auf 175 578 (192 067).

Von den sächlichen Ausgaben haben sich die allgemeinen Kosten von 32 454 457 *M.* im Vorjahre auf 31 147 199 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 1 307 258 *M.* oder 4,0 % ermässigt.

Die Kommunal-Einkommensteuern betrugen im Berichtsjahre 4 390 814 gegen 4 834 812 *M.* im Vorjahre, haben sich daher um 443 998 *M.* oder 9,2 % ermässigt. Diese Verminderung findet ihre Erklärung zum wesentlichsten Theile darin, dass das nach Maassgabe des Gesetzes vom 27. Juli 1885 der Einkommenbesteuerung unterliegende Reineinkommen des Staates aus dem Eisenbahnbetriebe von 111 565 634 *M.* im Vorjahre auf 90 954 630 *M.* im Berichtsjahre heruntergegangen ist. An sonstigen Steuern und Lasten sind im Berichtsjahre 589 438 *M.* gegen 608 493 *M.* im Vorjahre gezahlt worden, d. h. im ersteren 19 055 *M.* oder 3,1 % weniger.

Die für Rechnung des eigenen Betriebes auf Grund der Haftpflichtgesetze gezahlten Entschädigungen sind von 2 921 695 *M.* im Jahre 1891/92 auf 3 332 011 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 410 316 *M.* oder 14,0 % und die auf Grund der Gesetze über die Unfallversicherung geleisteten Zahlungen von 1 439 449 *M.* im Vorjahre auf 1 714 762 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 275 313 *M.* oder 19,1 % gestiegen.

Die Gesammtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen haben sich von 66 373 957 *M.* im Jahre 1891/92 auf 64 156 800 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 2 217 157 *M.* oder 3,3 %, die Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen von 11 695 949 *M.* auf 10 111 754 *M.*, mithin um 1 584 195 *M.* oder 13,6 % und die Kosten des Bahntransports von 129 088 487 *M.* im Vorjahre auf 120 554 104 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 8 534 383 *M.* oder 6,6 % vermindert. Diese Minderausgabe entfällt zum grösseren Theile auf die Kosten der Züge, welche sich von 58 725 979 *M.* im Vorjahre auf 54 187 846 *M.* im Berichtsjahre, mithin um 4 538 133 *M.* oder 7,7 % ermässigt haben, während die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel von 70 362 508 *M.* auf 66 366 258 *M.*, mithin um 3 996 250 *M.* oder 5,1 % zurückgegangen sind.

Aus den laufenden Betriebseinnahmen wurden im Berichtsjahre an Betriebsmitteln mehr beschafft als ausgeschieden 87 Lokomotiven, 371 Personenwagen, 42 Gepäckwagen und 1 742 Güterwagen.

Im Betriebe waren am Schlusse des Jahres 1892/93 zusammen 10 564 (10 120) Lokomotiven, 17 037 (16 141) Personenwagen, 4 639 (4 406) Gepäckwagen und 207 392 (201 070) Güterwagen.

Die Betriebsergebnisse der staatlichen Lokalbahnen in Bayern im Jahre 1893.

Am Schlusse des Berichtsjahres befanden sich 29 Linien mit zusammen 648,05 km im Betriebe; hiervon wurden die Lokalbahnen Neustadt a/S. - Königshofen i/Gr., Kitzingen-Gerolzhofen, Rentwertshausen-Römhild (Pachtbahn) und die Theilstrecke (Pachtbahn) Kötzting - Lam der Linie Cham-Kötzting-Lam mit zusammen 81,77 km in der Zeit vom 1. August bis 25. November dem öffentlichen Verkehre übergeben. Von den 26 Linien (584,03 km), deren Betriebsergebnisse in der folgenden Tabelle dargestellt sind, wurde der staatliche Bauaufwand durch den Einnahmeüberschuss nach Abzug der Rücklagen für Erneuerung des Oberbaues und des Fahrmateriales im Durchschnitt mit 2,5 % verzinst. Das gleiche finanzielle Ergebniss hatten die im ganzen Vorjahre im Betriebe gestandenen Linien geliefert. Bleiben die erwähnten Rücklagen ausser Berechnung, so ergibt sich eine durchschnittliche Verzinsung von 3,2 % (im Vorjahre 3,3 %).

Lokalbahn	Länge der Bahn	Staatlicher Bau-aufwand für 1 km	Anzahl der gefahrenen Züge	Gefahrene Nutz-kilometer	Kohlen-verbrauch für 1 Nutzkm	Oel-verbrauch für 1 Nutzkm	Gefahrene Personen-kilometer
	km	ℳ			kg	gr	
Gemünden-Hammelburg	27,81	51 730	1 460	40 880	4,64	18,86	549 264
Uebersee-Marquartstein	8,03	39 565	3 168	25 344	7,21	31,84	328 283
Eichstätt Bahnhof-Stadt (Schmalspurbahn)	5,18	54 040	6 976	34 870	6,67	66,82	470 618
Neustadt a/S.-Bischofsheim v/Rhön	18,87	39 645	1 532	32 680	8,00	30,66	400 541
Ludwigsstadt-Lehesten (Pachtbahn)	7,60	50 818	2 512	21 314	12,44	34,44	124 800
Feucht-Wendelstein	5,31	38 751	2 966	14 830	7,98	21,85	135 324
Neustadt a. d. W.-N.-Vohenstrauss	25,20	50 509	2 216	55 637	12,21	25,88	793 741
Landsberg-Schongau	28,70	31 727	1 936	57 453	8,18	16,55	1 283 967
Erlangen-Gräfenberg	28,21	42 597	2 506	84 534	8,17	35,22	1 553 268
Hof-Naila-Marxgrün	22,97	70 132	3 243	77 861	14,10	27,84	2 550 654
Münchberg-Helmbrechts	9,68	62 853	3 128	31 386	10,29	30,01	408 178
Neumarkt i/O.-Beilngries-Freystadt	36,82	30 395	4 496	84 527	6,42	25,98	1 199 179
Roth-Greding	39,22	36 529	1 942	75 606	5,77	21,81	1 151 336
Pocking-Passau	34,06	67 433	2 192	74 622	8,26	29,08	2 219 052
Bad Reichenhall-Berchtesgaden	18,81	77 603	2 893	55 651	14,26	69,18	1 558 860
Freilassing-Laufen	12,33	42 814	2 318	29 736	7,99	22,06	1 002 182
Zwiesel-Grafenau	31,52	73 473	2 179	70 642	11,10	44,32	603 718
Passau-Freyung	49,53	105 719	2 332	116 850	13,26	77,55	3 627 817
Neusorg-Fichtelberg	14,73	54 413	2 167	32 580	9,17	25,14	285 709
Forchheim-Ebermannstadt	14,73	47 446	2 423	36 435	7,58	26,46	1 285 531
Traunstein-Trostberg	21,36	41 035	2 427	51 449	7,20	27,15	1 678 358
Jossa-Brückenau	17,07	50 002	1 951	39 915	5,70	21,50	464 186
Hassfurt-Hofheim	15,49	42 260	2 201	35 682	8,11	29,09	724 567
Cham-Kötzting-Lam	40,22	42 640	2 096	64 806	8,96	24,20	1 149 333
Günzburg-Krumbach	27,87	43 325	2 563	74 117	7,69	45,87	1 958 704
Forchheim-Höchstadt a/A.	22,71	34 768	1 590	36 524	7,91	20,59	885 990

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 30,738 km lange Strecke Arnoldstein-Hermagor der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, welche in der ersten Hälfte dieses Monats dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereins - Kilometerzeiger. Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 92 (Grand Central Belge Eisenbahn); ferner sind herausgegeben zu dem Kilometerzeiger Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) der VI., zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) der VIII., zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt) der III., zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) der II., zu dem Kilometerzeiger Nr. 115 (Orientalische Eisenbahnen) der I. und endlich zur „Sammlung von Vereins - Kilometerzeigern" der VIII. Nachtrag.

Der im Juli 1887 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 92 nebst den Nachträgen I und II ist aufgehoben.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 84 (K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang), Nr. 92 (Grand Central Belge Eisenbahn) und Nr. 94 (Königlich Rumänische Staatseisenbahnen) sind neu und zu den Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 60 (K. K. priv. Böhmische Nordbahn) und Nr. 61 (K. K. priv. Böhmische Westbahn) je der I. Nachtrag herausgegeben worden.

Aufgehoben sind das im März 1883 ausgegebene Verzeichniss Nr. 84 (alt 90 a) nebst Nachtrag I, das im Februar 1893 ausgegebene Verzeichniss Nr. 92 (alt 93) und das im Juni 1890 ausgegebene Verzeichniss Nr. 94 nebst Nachtrag I vom August 1891.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2391 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2418 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereins - Betriebsreglement (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2421 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 2422 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Vergütung für die gefällsamtliche Ueberwachung von Umladungen.

Das K. K. Handelsministerium hat am 14. Juli d. J. den Erlass des K. K. Finanzministeriums vom 2. Juli d. J. bekanntgegeben, wonach für die gefällsamtliche Ueberwachung von Umladungen der unter Zollverschluss rollenden Eisenbahn-Frachtwagen eine Vergütung von den Bahnverwaltungen in der Regel nicht zu fordern ist. Eine Ausnahme hiervon tritt nur ein, wenn die Umladung ausserhalb des Amtsplatzes bezw. der Amtsstunden stattfindet, in welchem Falle die Eisenbahnverwaltung jene Gebühren zu vergüten hat, welche den intervenirenden Zollbeamten nach den bezüglich der Vornahme von zollamtlichen Hausbeschauungen geltenden Grundsätzen zukommen.

Knallpräparate und Feuerwerkskörper als Signalmittel bei Verkehrsanstalten.

Das „R.-G.-Bl." Nr. 153 und Nr. 86 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." veröffentlichen eine Verordnung der K. K. Ministerien des Innern und des Handels im Einvernehmen mit dem K. und K. Reichs-Kriegsministerium vom 12. Juli d. J., betreffend Knallpräparate und Feuerwerkskörper, welche bestimmt sind, bei Eisenbahnen und anderen öffentlichen Verkehrsanstalten als Signalmittel verwendet zu werden. Aus den die Erzeugung, Prüfung und Zulassung, sowie den Vertrieb solcher Feuerwerkskörper umständlich regelnden 14 Paragraphen dieser Verordnung ist besonders der § 11 hervorzuheben, welcher wie folgt lautet: „Eisenbahnen und andere öffentliche Verkehrsanstalten dürfen nach Ablauf eines Jahres nach Eintritt der Wirksamkeit dieser Verordnung nur solche Signalmittel verwenden, welche im Grunde des § 5 dieser Verordnung zugelassen sind. Sie sind gehalten, die von ihnen verwendeten Signalmittel, sowie jede Aenderung in der Wahl der Signalmittel innerhalb 4 Wochen dem Ministerium des Innern, ferner jeden bei dem Gebrauche der Signalmittel sich ereignenden Unfall dem Ministerium des Innern und dem Handelsministerium anzuzeigen."

Gefahrene Tonnenkilometer	Einnahmen		Gesammteinnahmen für 1 Nutzkm	Personalausgaben	Sachliche Ausgaben	Bahnunterhaltungskosten	Transportkosten	Gesammtausgaben einschl. Erneuerungsrücklagen	Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen (Betriebskostenkoeffizient)	Einnahmeüberschuss für 1 Nutzkm	Verzinsung des staatlichen Bauaufwandes durch den Einnahmeüberschuss nach Abzug der Erneuerungsrücklagen
	für 1 Personenkm	für 1 tkm		für 1 Nutzkm							
	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	%	₰	%
268 607	3,52	10,9	127,3	49,7	2,1	18,3	16,2	100,0	78,5	27,3	0,78
264 964	4,60	11,6	187,5	50,9	6,0	9,0	23,2	103,2	55,0	84,3	6,64
115 229	4,80	18,8	132,6	52,0	3,9	4,6	25,8	107,3	80,9	25,3	2,84
762 477	3,25	4,7	153,2	55,8	2,2	12,9	27,9	115,5	75,3	37,7	1,65
355 775	3,95	17,5	325,0	72,2	2,3	19,2	40,4	149,4	46,0	175,6	6,15
39 445	4,74	19,3	97,4	57,0	2,6	9,5	19,6	102.2	104,9	—	—
1 164 473	3,42	6,9	201,5	53,5	1,3	14,5	29,6	111,0	55,1	90,5	3,96
772 024	3,03	7,6	174,9	48,0	1,7	14,2	27,3	104,7	59,8	70,2	4,43
315 312	3,13	10,3	99,2	33,7	1,6	11,1	20,9	80,6	81,2	18,6	1,31
908 380	2,46	8,5	185,1	48,1	2,5	11,3	28,7	106,9	57,7	78,2	3,78
216 009	3,80	18,9	183,9	48,5	2,4	16,5	26,4	111,9	60,8	72,0	3,71
388 201	3,50	9,2	96,0	36,9	1,5	10,7	19,9	82,5	85,8	13,5	1,02
348 664	3,20	10,4	101,8	39,3	1,9	12,4	19,2	85,7	84,2	16,1	0,85
394 247	2,88	10,9	147,4	41,1	2,3	14,3	23,9	105,9	71,8	41,5	1,35
281 672	6,15	21,2	286,2	56,2	3,6	12,0	43,4	157,2	54,9	129,0	4,92
224 803	3,82	12,5	229,3	55,1	1,8	11,1	25,7	109,1	47,6	120,2	6,77
648 267	3,17	10,6	130,3	41,2	1,7	17,2	27,0	110,1	84,5	20,2	0,62
1 516 727	2,62	9,3	208,1	38,0	0,8	7,3	37,4	107,2	51,5	100,9	2,25
120 783	3,23	15,9	94,1	40,8	1,3	13,8	23,7	95,0	100,9	—	—
78 613	3,27	22,4	169,1	48,2	3,3	7,4	19,5	88,7	52,5	80,4	4,19
536 254	2,99	10,1	209,3	44,1	2,4	9,5	23,6	90,6	43,3	118,7	6,97
158 045	3,62	15,1	107,2	49,8	1,9	10,7	19,9	97,4	90,9	9,8	0,46
113 159	3,17	18,1	125.4	42,0	0,6	15,0	27,3	99,7	79,5	25,7	1,40
629 461	2.92	11,9	173,1	40,7	2,1	10,9	27,8	112,2	64,8	60,9	4,12
421 030	2,89	11,8	148,8	35,2	1,8	7.0	21,2	77,7	52,2	71,1	4,37
105 868	2,86	12,0	108,8	44,4	3,1	10,8	20,3	91,1	83,8	17,7	0,82

Einführung eines neuen Formulars für Ladungslisten im Eisenbahnverkehre.

Das K. K. Finanzministerium hat den Finanzdirektionen der an Bayern grenzenden Kronländer am 26. Mai d. J. bekannt gegeben, dass gegen die von der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen erbetene Zulassung eines neuen Formulars für Ladungslisten im zollpflichtigen Eisenbahn-Güterverkehr kein Anstand obwaltet. Dieses Formular unterscheidet sich nämlich von dem in der Oesterreichischen Eisenbahnvorschrift vom 18. September 1857 normirten nur unwesentlich durch Umstellung und Verbreiterung einzelner Rubriken.

Centralbank für den Bau von Lokalbahnen.

Das K. K. Handelsministerium beschäftigt sich mit der Organisation des Lokalbahnkredits durch Errichtung eines eigenen Instituts für dasselbe. Es handelt sich nämlich nicht allein darum, dass möglichst günstige Bedingungen bei der Emission der verschiedenen Prioritäts- und Stammaktien, sowie der Prioritätsobligationen erzielt werden, sondern des weiteren noch darum, dass an Stelle der verschiedenen Titres einheitliche treten. Um diesen letzteren Zweck zu erreichen, ist die Errichtung einer Centralbank für den Bau von Lokalbahnen in Aussicht genommen, welche nach dem Muster der sich vortrefflich bewährenden Brüsseler „Société nationale des chemins de fer vicinaux“ organisirt werden soll. Das Aktienkapital wäre mit mindestens 20 und höchstens 50 Millionen Gulden festzusetzen und es wird in Regierungskreisen erwartet, dass die Titres, welche von einer solchen mit besonderen Begünstigungen ausgestatteten Gesellschaft ausgegeben werden, zu wesentlich besseren Bedingungen plazirt werden können, als diejenigen, welche die Garantien von Ländern und Kommunen besitzen. Es wird für möglich gehalten, dass für solche Titres ein 3,5 % Zinsfuss in Aussicht genommen werden könne. Begreiflicherweise würde durch die Kreirung einer solchen Bank das Lokalbahnwesen wesentlich gefördert werden.

Gewinnantheil des Staates an der Aussig-Teplitzer Bahn für 1893.

Anlässlich der Kapitalserhöhung der Aussig-Teplitzer Bahn war zwischen dem Handelsministerium und den Vertretern der Gesellschaft ein Uebereinkommen abgeschlossen worden, welches der Staatsverwaltung eine Betheiligung am Reingewinne der Aussig-Teplitzer Bahn sichert und eine damit zusammenhängende Bestimmung für den Fall der Verstaatlichung enthält. Die Gesellschaft erhielt die Bewilligung, ihr Aktienkapital von 11,428 auf 19,047 Millionen Gulden zu erhöhen. Diese inzwischen bereits durchgeführte Erhöhung brachte den Aktionären bedeutende Vortheile, indem die Einzahlung von je 200 fl. aus den Mitteln der Gesellschaft bestritten und überdies die neuen Aktien den Aktionären al pari überlassen wurden. Als Gegenleistung übernahm die Gesellschaft die Verpflichtung, mit der Generaldirektion der Staatsbahnen ein besonderes Abkommen über die Theilung des Gemeinschaftsverkehrs zu treffen und unbeschadet der bestehenden Kartelle an den Staatsbetrieb einen Pauschalbetrag von 100 000 fl. zu leisten. Ausserdem verpflichtete sich die Gesellschaft, der Staatseisenbahn-Verwaltung alljährlich die Hälfte jenes Ueberschusses zu überweisen, um welchen die Reinerträgnisse des Unternehmens nach erfolgter Abrechnung der eben erwähnten Pauschalsumme den Jahresbetrag von 2,4 Millionen Gulden übersteigen sollten. Demgemäss wurde für das Jahr 1893 folgende Berechnung vorgenommen:

Reinertrag nach Abzug des Erfordernisses für die Prioritäten	2 766 789 fl.
hiervon ab Pauschalleistung an die Staatsbahnen	100 000 „
bleiben	2 666 789 fl.

Von dem Ueberschusse über 2,4 Millionen Gulden von 266 789 fl. entfällt auf den Staat die Hälfte mit 133 394 fl., somit einschl. der obigen Pauschalleistung von 100 000 fl. ein gesammter Antheil von 233 394 fl.

Das Uebereinkommen mit der Regierung enthält schliesslich die folgende Bestimmung: „Es wird einverständlich anerkannt, dass im Falle der Einlösung der Bahn durch den Staat in die der Ermittelung der Einlösungsrente zu Grunde zu legenden Reinerträgnisse des Unternehmens weder die der Staatsverwaltung alljährlich auszuweisenden Erträgnisse des aus dem Erlöse der eigenen Aktien zu bildenden Reservefonds, sowie der sonstigen gesellschaftlichen Fonds, noch je Antheile an den Erträgnissen der Bahn zugerechnet werden dürfen, welche (im Sinne der Bestimmungen des Uebereinkommens) an die Staatseisenbahn-Verwaltung abzutragen sein werden.“

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) der Stadtgemeinde-Vorstehung in Bozen für eine schmalspurige Lokalbahn von einer Station der Südbahnlinie **Innsbruck-Ala zwischen Bozen und Neumarkt nach Moëna auf die Dauer eines Jahres;**

b) dem Karl Peter in Litschau für eine Lokalbahn von der Station Gmünd der K. K. Staatsbahnen nach Litschau auf die Dauer von 6 Monaten.

Konzessionsurkunde der Lokalbahn Versecz-Kubin.

Diese Station soll von der Station Versecz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, welche zugleich Endstation der Linie Gross-Becskerek-Versecz der im Staatsbetriebe stehenden Torontaler Lokalbahnen ist, abzweigen und nach Kubin bis zum neu errichteten Donauumschlagplatze führen, somit diese Station mit dem Südungarischen Eisenbahnnetze verbinden. Das Baukapital ist mit 140 000 fl. bemessen; die Fahrgeschwindigkeit ist ausnahmsweise auf 40 km in der Stunde festgesetzt. Die Station Kubin ist mit der gleichnamigen Dampfschifffahrts-Station zu verbinden und sind die Wächterhäuser je nach Bedarf als Halte- und Verladungsstellen einzurichten. Während der weiter stromaufwärts gegenüber von Semlin und Belgrad gelegene Haltepunkt Pancsova vornehmlich für den Umschlagsverkehr nach und von westlicher und nordwestlicher Richtung bestimmt ist, wird dieser von Kubin aus in Verbindung mit dem Nordungarischen Eisenbahnnetze über Versecz und weiterhin über die Grenzen Ungarns via Marmaros-Sziget-Körösmezö-Woronienka-Stanislau (s. Nr. 58 S. 542 d. Ztg.) zwischen Galizien und der unteren Donau vermittelt werden und dadurch eine besondere Bedeutung für den Transport von Werkhölzern aus dem nördlichen Theile der Monarchie nach den Balkanländern und zum Schwarzen Meere gewinnen.

Der Zonentarif in Ungarn.

Eine statistische Zusammenstellung über den Verkehr nach der Hauptstadt seit der Einführung des Zonentarifs konstatirt, dass im ersten Jahre des Zonentarifs 2 779 451 Personen gegen 1 636 602 Personen im Vorjahre in Budapest anlangten. Im Jahre 1893 betrug die Zahl der eingetroffenen Fremden bereits 4 748 238.

(Ueber die Ergebnisse des Zonentarifs seit dessen Einführung hat die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen eine amtliche Publikation herausgegeben, welche wir demnächst besprechen.)

Betriebseröffnungen.

Am 20. Juli d. J. wurde die 42 km lange, einer Aktiengesellschaft gehörige Ungvölgyer (Ungthaler) Lokalbahn dem Betriebe übergeben.

Dieselbe wird von der Betriebsleitung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Ungvár verwaltet und hat folgende Verkehrsstellen, deren Entfernungen ab Anschlussstation Ungvár in Klammern beigefügt sind: Ungvár (Anschlussstation der Ungarischen Staatsbahnen), Ungvár*, Neviczke (7 km), Neviczkevár* (10 km), O.-Kemencze (12 km), Pereczény (22 km), Dubrinics (30 km), Kis Berezna (36 km) und Nagy Berezna (42 km). Die mit * bezeichneten Verkehrsstellen sind Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr, die übrigen dagegen für den Gesammtverkehr eingerichtete Stationen.

Eröffnung von Stationen.

Auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ist am 1. d. Mts. die in der Strecke Krakau-Lemberg zwischen den Stationen Lancut und Przeworsk gelegene Station Rogózno für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen, ferner die nächst der Station Linz der Linie Wien-Salzburg neu errichtete Umschlagstelle Linz-Umschlagplatz für den Umschlag von transitirenden Frachtgütern dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die Wiener Stadtbahn.

Die Projektsarbeiten für die lokalen Linien der Wiener Stadtbahn schreiten rüstig vorwärts, und bei vielen Strecken dürfte noch in diesem Jahre die Ausschreibung erfolgen, so dass die eigentlichen Bauarbeiten noch im Spätherbste oder doch im nächsten Frühjahre in Angriff genommen werden können. Die Vorarbeiten erforderten den grössten Aufwand an Zeit und Mühe, da die bisherigen Projekte, welche noch aus einer früheren Zeit herrührten, vielfach vollständig umgearbeitet werden mussten. In der Verkehrskommission wurde das Projekt für die Theilstrecke der Wienthallinie von Hütteldorf nach Penzing angenommen. Der Bau der Wienthallinie muss an der äussersten Grenze des erweiterten Weichbildes in Angriff genommen werden und erst nach und nach gegen das Centrum vorrücken, weil die Kommune die Wienflussregulirung von Hietzing flussabwärts durchführt und die Bahntrasse nur den Arbeiten der Regulirung folgen kann. Die Projektarbeiten für die Donaukanallinie sind gleichfalls im Zuge. Die Detailprojekte sind für grosse Strecken dieser Linie bereits vollständig ausgearbeitet. Hier und bei einzelnen Strecken der Wienthallinie sind die Schwierigkeiten sehr gross. Bei der Vorortelinie gehen die Bauarbeiten, namentlich die Anlegung des Tunnels, gut von statten. Weniger günstig steht es bei der Gürtellinie, wo durch die Kontroverse bezüglich der Ausführung der Viadukte ein nothgedrungener Stillstand der Arbeit durch mehr als ein halbes Jahr eingetreten ist.

Die Wiener Handelskammer über die internationalen Handelsverträge und das Verkehrswesen.

Dem Jahresberichte dieser Kammer für 1893 ist folgendes zu entnehmen: Unsere Position auf dem Weltmarkte ist schon durch die blosse Sicherung fester Grundlagen für den Verkehr mit den maassgebenden Staaten eine bessere geworden. Die Handelskammer begrüsst den Handelsvertrag mit Rumänien trotz seines dürftigen Inhaltes als erste Stufe zu der Wiederherstellung freundschaftlicher handelspolitischer Beziehungen zu diesem Lande. Das bedeutsamste handelspolitische Ereigniss sei der Handelsvertrag mit Russland, denn die Abkehr Russlands von seiner prohibitiven Zollpolitik inaugurire eine neue Phase des Welthandels. Dadurch sei der bisher in der handelspolitischen Aktion vermisste Ausgleich unserer industriellen Exportinteressen und damit auch eine Korrektur unserer Handelsverträge mit dem Westen gegeben. Die Kammer streift dann noch den Streit mit Frankreich wegen des Weinzolles und billigt die entschieden ablehnende Haltung, welche die Regierung bisher dem Ansinnen Frankreichs gegenüber eingenommen hat.

Der Bericht beleuchtet endlich noch die verschiedenen grossen wirthschaftlichen Maassnahmen, welche eingeleitet und fortgesetzt wurden, namentlich die Eisenbahnverstaatlichung, den Lokalbahnbau, das Projekt des Donau-Oder- und Donau-Elbekanals, endlich noch die Bestrebungen Ungarns auf Errichtung einer selbständigen Donau-Schifffahrtsgesellschaft. Gegen den letzteren Plan erhebt die Kammer die schwersten Bedenken in politischer und wirthschaftlicher Beziehung. Der Ausblick in die Zukunft gestalte sich erfreulich. Mit dem mehr als je gesicherten politischen Frieden, mit den für längere Zeit gefestigten internationalen Handelsbeziehungen und der im Zuge befindlichen Wirthschaftsreform sind und werden für die Zwecke der Produktion und des Handels, sowie der materiellen Wohlfahrt der Monarchie wohl genügend günstige Bedingungen beigestellt. Auch Wien dürfe der Zukunft mit Vertrauen entgegensehen, da durch die Verkehrsanlagen reiche Arbeits- und Erwerbsquellen innerhalb seiner engeren Grenzen für eine Reihe von Jahren sichergestellt seien. Durch diese Maassnahmen und die stetige Förderung seitens der maassgebenden Faktoren werde es der Metropole ermöglicht sein, sich auf das ihr zukommende Niveau der Leistungsfähigkeit aufzuschwingen und als industrielles und kommerzielles Emporium, als Kunst- und Kulturstätte eine hervorragende Stellung unter den Weltstädten einzunehmen.

Selbstrettung eines vom Eisenbahnzuge überfahrenen Bahnbeamten.

Der Vorstand der Bahnerhaltungssektion in Linz, Ingenieur Georg Eckel, entging kürzlich wie durch ein Wunder dem sicheren Tode. Er inspizirte die ihm zugewiesene Strecke und fuhr mittelst Draisine, auf welcher ausser ihm noch mehrere Arbeiter sassen, vom Markte Haag nach St. Valentin, als plötzlich der „Ostende-Luxusexpresszug“, welcher an diesem Tage eine erhebliche Verspätung hatte, in vollster Schnelligkeit auf dem Geleise, auf welchem sich die Draisine befand, heranbrauste. Die Arbeiter sprangen, kaum dass sie des Zuges ansichtig wurden, schnell aus dem Vehikel und retteten sich mit knapper Noth, während Eckel, der das Gleiche thun wollte, einen unglücklichen Sprung machte, sich in seinem Wettermantel verwickelte, hierbei zu Fall kam und mitten im Geleis lag. Dies alles war das Werk weniger Sekunden. Eckel konnte sich nicht mehr erheben und hatte nur noch die Geistesgegenwart, einen Fuss, der über die eine Schiene lag, an sich zu ziehen und sich platt auf den Boden zu drücken. Im nächsten Moment brauste der Expresszug, welcher trotz allen Bremsens vor der Unfallstelle nicht zum Stehen gebracht werden konnte, heran, schleuderte die am Geleis stehende Draisine fort und fuhr mit rapider Schnelligkeit über den im Geleis Liegenden hinweg. Eckel, welcher sich platt auf den Boden drückte und während des Moments, als der Zug über ihn hinwegrollte, nicht die mindeste Bewegung machte, erlitt ausser einigen ganz unerheblichen Hautabschürfungen keine Verletzung.

Der wirthschaftliche Charakter der Lebensmittelmagazine der Eisenbahnen. (Rechtsfall.)

Das K. K. Handelsministerium hatte die K. K. priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft als Inhaberin eines Lebensmittelmagazins verpflichtet, dem Handelsgremium des betreffenden Ortes als Mitglied beizutreten. Infolge Rekurses der Eisenbahngesellschaft hob der Verwaltungs-Gerichtshof diese Entscheidung mit Urtheil vom 24. März d. J. aus folgenden Gründen auf: Die Voraussetzung, von welcher das

Handelsministerium ausgeht, dass in der Ständigkeit des Unternehmens der Eisenbahn ein Betrieb von Handelsgeschäften im Sinne des Artikels 271 H.-G.-B.'s, welcher durch Artikel IV des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung vom 20. November 1859, R.-G.-Bl. Nr. 227, den Bestimmungen dieses letzteren unterworfen wird, ist deshalb eine irrthümliche, weil es zweifellos ist, dass alle in diesem Artikel 271 unter Z. 1—4 aufgezählten Handelsgeschäfte die Natur von sogenannten absoluten oder objektiven Handelsgeschäften tragen, deren charakteristisches Merkmal in der Spekulationsabsicht des Unternehmens gelegen ist, da aber das Statut der Lebensmittelmagazine den Zweck derselben („dem Personal der Gesellschaft Gelegenheit zu bieten, sich die nothwendigsten Lebensmittel in bester Qualität und zu möglichst billigen Preisen zu verschaffen") zu erreichen erklärt, durch Ankauf im grossen, durch Verzichtleistung auf Gewinn und durch Begünstigungen, welche die Gesellschaft denselben gewährt, so erscheint jede Spekulationsabsicht ausgeschlossen. Wenn die angefochtene Entscheidung die Gewerbsmässigkeit des Betriebes dadurch zu begründen vermeint, dass die Gesellschaft dennoch hierbei in ihrem eigenen Interesse gelegene wirthschaftliche Zwecke verfolge, so ist dem entgegenzustellen, dass abgesehen davon, dass die Unternehmung nicht wirthschaftliche Zwecke in ihrem Interesse, sondern in dem ihres Personals im Auge habe, es doch nicht angehe, der den absoluten Handelsgeschäften innewohnenden Spekulationsabsicht eine derart weite Ausdehnung zu geben, vielmehr kann das Objekt eines solchen nur in dem finanziellen Resultate gelegen sein. Aus all dem geht hervor, dass auf das Lebensmittelmagazin der Staatsbahngesellschaft die Bestimmungen der Gewerbeordnung keine Anwendung zu finden haben, dass für die Gesellschaft nicht die Verpflichtung besteht, als Mitglied dem Handelsgremium beizutreten und die damit verbundene Inkorporationsgebühr, sowie die Genossenschaftsbeiträge zu leisten.

Ernennung von Landes-Eisenbahndirektoren.

An Stelle des als Generalinspektor des Oesterreichischen Lokalbahnwesens und Konsulent des Handelsministers in technisch-kommerziellen Angelegenheiten in das Handelsministerium berufenen Ministerialraths Karl Wurmb wurde seitens des Steiermärkischen Landesausschusses der bisherige Direktorstellvertreter August Rabcewics von Zubkowski zum Direktor des Steiermärkischen Landes-Eisenbahnamtes ernannt. — Zum Direktor des Galizischen Landes-Eisenbahnamtes ist seitens des Landesausschusses der Generalinspektor der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Kasimir Zaleski berufen worden.

Konstituirung zweier Vizinalbahn-Aktiengesellschaften in Ungarn.

Am 2. d. Mts. hat sich die Aktiengesellschaft der Vizinalbahn Baja-Zombor-Neusatz und am 3. d. Mts. die Aktiengesellschaft der Vizinalbahn Szt. Lörincz-Slatina-Naschitz konstituirt.

Die erstgenannte Gesellschaft verfügt über ein Stammkapital von 4 983 700 fl., und zwar 1 449 000 fl. Stammaktien und 3 534 700 fl. Prioritätsaktien. Die Linie wird 145 km lang sein und der Bau demnächst begonnen werden. Das Stammkapital der letztgenannten Gesellschaft beträgt 4 880 000 fl. Die Linie derselben ist 93 km lang. Auf der Strecke befinden sich eine 280 m lange Brücke über die Drau und eine 80 m lange Innundationsbrücke, sowie 15 Stationen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der überraschend günstige Ausweis der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welcher für die ersten 7 Monate dieses Jahres gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Steigerung des Erträgnisses um 1 230 000 fl. verzeichnet, hat nicht nur deren Aktien auf 3 200 gehoben, sondern überhaupt den Verkehr auf dem Markte für Transportwerthe belebt. Das Hauptinteresse konzentrirte sich auch auf Staatsbahn (354,75) und Buschtêhrader Bahn (Littera A 1282 und Littera B 488,50), welch' letztere bedeutende Kohlenverfrachtungen nach Deutschland ausweist. In den Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1708), der Böhmischen Nordbahn (274), der Nordwestbahn (230) und der Südbahn (109,25) vollzogen sich grössere Umsätze, da auch Berlin als Käufer auftrat. Schwächer gehalten waren die Aktien der Elbethalbahn (266,25), der Böhmischen Westbahn (398), der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (204,50) und der Lemberg-Czernowitzer Bahn (280). Fest behaupteten sich die Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn (188). Auch Aktien der Wagenleihgesellschaften (internationale 440, allgemeine 449) waren in Nachfrage. Dasselbe war mit Staatsschuldverschreibungen der Albrechtbahn (96) und 4 % Prioritäten der Ungarisch-Galizischen Bahn (94,75), wegen ihrer guten Rentabilität, der Fall, daher deren Steigerung noch zu gewärtigen ist.

Das Eisenbahnnetz des Deutschen Reichs am 1. Mai d. J.

Nach dem Verzeichniss der Deutschen Eisenbahnen, welches der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten, in Nr. 48 S. 457 d. Ztg. von uns angezeigten Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1894 beigegeben ist, hatten die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienenden Deutschen Eisenbahnen am 1. Mai d. J. eine Ausdehnung von 45 078 km (gegen 44 339 km am 1. Mai des Vorjahres). Von dieser Gesammt-Kilometerzahl entfallen 31 645 (31 556) km auf Hauptbahnen [davon 14 549 (13 537) km zwei-, 40 (40) km drei- und 60 (49) km viergeleisig] und 13 433 (12 783) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung [davon 1 339 (1 268) km schmalspurig].

Die Vertheilung der Bahnlängen auf die einzelnen Staatsgebiete ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Laufende Nummer	Staatsgebiete	Staatsbahnen		Privatbahnen unter Staatsverwaltung		Privatbahnen unter eigener Verwaltung		zusammen
			davon Bahnen untergeordneter Bedeutung		davon Bahnen untergeordneter Bedeutung		davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	
		Kilometer						
1	Preussen . . .	26 177	7 532	70	52	1 698	1 028	27 945
2	Bayern	5 076	1 106	18	18	880	300	5 974
3	Sachsen	2 709	955	66	40	—	—	2 775
4	Württemberg .	1 703	157	—	—	31	31	1 734
5	Baden	1 402	161	71	42	150	150	1 623
6	Hessen	271	46	—	—	762	79	1 033
7	Mecklenburg-Schwerin . .	897	409	71	71	3	3	971
8	Mecklenburg-Strelitz . . .	—	—	—	—	85	85	85
9	Sachsen-Weimar	76	76	—	—	224	80	300
10	Oldenburg . . .	335	56	41	41	40	8	416
11	Anhalt	—	—	—	—	41	41	41
12	Braunschweig .	—	—	—	—	137	137	137
13	Sachsen - Meiningen . . .	87	66	—	—	217	54	304
14	Sachsen - Altenburg	25	25	—	—	8	8	33
15	Sachsen-Coburg und Gotha . .	—	—	—	—	—	—	—
16	Schwarzburg-Sondershausen	—	—	—	—	33	33	33
17	Reuss j. Linie .	—	—	—	—	—	—	—
18	Hamburg . . .	7	2	—	—	—	—	7
19	Bremen	2	—	—	—	—	—	2
20	Elsass - Lothringen. . . .	1 482	358	11	11	172	172	1 665
	zusammen	40 249	10 949	348	275	4 481	2 209	45 078

Die Eisenbahnen in Sachsen-Coburg und Gotha sind in die Preussische Staatsbahnverwaltung übergegangen.

Ausser den vorstehenden 45 078 km bestanden noch 2 186 (2 084) km vollspurige und 717 (640) km schmalspurige Anschlussbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen standen am Schluss des Jahres 1893 im eigenen Betriebe derselben 1 287 km Staatsbahnen, 268 km Privatbahnen und 12 km Strassenbahnen, insgesammt 1 567 km, ferner in Mitbetrieb mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft 132 km. Die Länge der betriebenen Privatbahnen hat sich im Laufe des Betriebsjahres durch den Hinzutritt der am 16. August 1893 eröffneten Lokalbahn Sauwerd-Roodeschool um 26,882 km vermehrt.

Die in 1893 erzielten Gesammteinnahmen betrugen 19 925 964 fl. gegen 19 742 651 fl. in 1892. Von diesen Einnahmen entfallen auf die Staatseisenbahnen 16 907 490 (16 314 173) fl., die Linie Gronau-Grenze 26 903 (27 465) fl., die Niederländische

Südostbahn (Tilburg-Nymegen) 719 557 (695 546) fl., die Leiden-Woerdener Eisenbahn 148 022 (148 538) fl., die Lüttich-Limburger Bahn (Eindhoven-Hasselt-Lüttich mit Zweigbahnen) 1 258 615 (1 171 097) fl., die Dampfstrassenbahnen Haag-Scheveningen und Ede-Wageningen 69 477 (84 367) fl., bezw. 23 942 (23 226 fl., die Lokalbahn Sauwerd Roodeschool 26 300 fl. und die Eisenbahnen in Mitbetrieb: Almelo-Salzbergen 124 751 fl. (29 346 fl. vom 1. Oktober ab), Nymegen-Cleve 21 115 (18 048) fl., Zevenaar-Winterswyk 8 566 (1 293) fl., ferner auf die Einnahmen verschiedener Art 591 234 (938 177) fl. Von den Gesammteinnahmen entstammen 8 644 133 (8 758 013) fl. dem Personenverkehr, 220 290 (256 156) fl. dem Gepäckverkehr, 494 988 (473 797) fl. dem Viehverkehr, 8 594 057 (8 052 205) fl. dem Güterverkehr, 962 832 (876 633) fl. den Vergütungen für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken und 1 009 664 (1 325 845) fl. den sonstigen Quellen.

Die Verkehrsausgaben der Gesellschaft betrugen für die allgemeine Verwaltung 339 953 (343 921) fl., den Fahr- und Stationsdienst 4 525 425 (4 777 888) fl., den Bahndienst 1 940 466 (2 193 337) fl., die Maschinenverwaltung 4 602 281 (4 777 114) fl., die Magazinverwaltung 75 030 (72 879) fl., Antheil an den Kosten der Centralkontrole der Niederländischen Eisenbahnen 212 863 (235 422) fl., Antheil an den Kosten der centralen Wagenvertheilung und Wagenkontrole 47 000 (29 865) fl., Wagenmiethen 349 000 (516 945) fl., Kosten für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 538 148 (401 554) fl., Pachtzins für die Staatsbahnen 3 400 000 (3 400 000) fl., Pachtzins usw. für die Privatbahnen 1 017 105 (1 110 550) fl., Zuschüsse zu den verschiedenen Reserve- und Erneuerungsfonds 275 000 fl., Zuschüsse zu den Ruhegehalts- und Unterstützungsfonds 105 633 (110 986) fl., Abschreibungen 662 296 (595 342) fl., Zinsen 1 072 588 913 701) fl., sonstige Ausgaben 138 485 (30 571) fl., insgesammt somit 19 301 273 (19 510 075) fl. Aus den verschiedenen Fonds gelangten noch zur Verwendung 852 469 (852 803) fl. (Oberbau-Erneuerungsfonds), 34 109 (50 117) fl. (Betriebsmittel-Erneuerungsfonds) und 114 392 (133 264) fl. (Reservefonds).

Von dem Reingewinn im Betrage von 624 689 (232 584) fl. gelangte eine Dividende von 8,75 (3,20) fl. für die Aktie oder 3,5 (1,28) % zur Vertheilung.

Die Kosten der Betriebseinrichtungen bezifferten sich auf 6 654 492 (6 648 731) fl. und die Beschaffungskosten des Fahrmaterials auf 33 325 050 (32 411 881) fl.

Der Fahrpark bestand Ende 1893 aus 447 (441) Lokomotiven für Vollbahnen und 19 (19) für Strassenbahnen, 1 699 (1 683) Personen- und Gepäckwagen und 7 520 (7 015) Lastwagen

Aus Belgien.

Die Staatsbahnen in 1893.

Einnahmen. Das Jahr 1893 war für die Belgischen Staatsbahnen ein ausserordentlich günstiges; denn ihre Gesammteinnahme ist um 4 700 000 Frcs. höher als diejenige von 1892 und noch um 2 000 000 Frcs. als diejenige von 1891, obwohl in letzterem Jahre die höchste Einnahme bisher erzielt wurde. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr haben ihre Steigerung auch 1893 fortgesetzt, aber besonders der Güterverkehr hat die bedeutendsten Ergebnisse geliefert, wie die folgende Uebersicht über die Einnahmen der letzten 5 Jahre zeigt:

Jahr	Personen und Gepäck Frcs.	Güter Frcs.	Verschiedenes Frcs.	Gesammteinnahme Frcs.
1888	41 757 084	82 742 829	2 895 173	127 395 086
1889	42 739 200	86 511 561	3 218 793	132 469 464
1890	44 557 738	88 723 910	3 333 232	136 614 780
1891	45 722 925	88 900 972	3 458 616	138 082 513
1892	46 080 718	86 670 572	3 317 685	136 068 975
1893	47 005 714	90 254 413	3 497 755	140 757 882

Seit 1888 haben sich also die Einnahmen aus dem Personenverkehr um mehr als 10 %, diejenigen aus dem Güterverkehr um 9 % gesteigert.

Stationseröffnung. Die Staatsbahn hat zwischen den Stationen Herseaux und Dottignies Saint Léger versuchsweise den Personenhaltepunkt Evregnies eröffnet.

Grosse Centralbahn: Stationsbenennung.

Die Station „Pavillons (Stave)“ der Grossen Centralbahn führt künftig den Namen „Pavillons“.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Konzessionen. Durch Königlichen Erlass vom 19. April d. J. hat die Gesellschaft die Konzession für die Linie Eghezée-Saint Denis Bovesse (16,6 km) erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagekapital mit 178 000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresbeträgen von 6 230 Frcs. Die Gesellschaft hat ferner die Konzession erhalten für die Linie Turnhout-Moll-Meerhout, für eine Ausdehnung der Linie Grimberghen-Londerzeel auf dem Gebiete der Gemeinde Londerzeel und für eine Ausdehnung der Linie Mecheln-Itegem auf dem Gebiete der Gemeinde Mecheln. Durch Königlichen Erlass vom 21. Mai d. J. sind die Betriebsbedingungen für die Linie Brüssel-Petite Espinette in der Weise geändert worden, dass von Einführung des elektrischen Betriebes ab der Betriebsführer bei einer kilometrischen Einnahme bis höchstens 5 000 Frcs. 78,73 % der Einnahme erhält. Bei einer kilometrischen Einnahme von 5 000 bis 12 000 Frcs. vermindert sich der Antheil des Betriebsführers um 0,10 % für je 100 Frcs., um welche die kilometrische Einnahme über 5 000 Frcs. steigt; bei einer solchen Einnahme über 12 000 Frcs. beträgt diese Verminderung nur noch 0,05 % für je 100 Frcs. Eine Verminderung unter 65 % findet nicht statt.

Die Uebertragung des Betriebes der Nebenbahn Namur (Port) -Malonne (Insepré) an die „Société anonyme d'exploitation des chemins de fer vicinaux de Namur et extensions“ ist mit der Maassgabe genehmigt worden, dass dadurch der Königliche Erlass vom 7. März 1892 keine Aenderung erleidet

Gewerblicher Charakter. Der Kassationshof hat durch Erkenntniss vom 26. April d. J. über den gewerblichen Charakter der Nationalen Nebenbahngesellschaft, der bisher von den Gerichten verschieden beurtheilt wurde, folgende Entscheidung gefällt: Die Nationale Nebenbahngesellschaft hat eine Unternehmung öffentlicher Arbeiten und Transporte zum Zweck; durch ihre Satzungen ist ihr die Eigenschaft als Aktiengesellschaft (société anonyme) beigelegt und im Grunde wie in der Form kann sie nur gewerblich sein. Sie bildet keineswegs eine öffentliche Person, die von der Staatsgewalt geschaffen und zum Zwecke eines öffentlichen Dienstes mit einem besonderen Vermögen ausgestattet ist. Der Bau und Betrieb des Nebenbahnnetzes ist keine wesentliche Aufgabe der Staatsgewalt: der Staat hat vielmehr, anstatt sich selbst damit zu belasten oder die Sorge dafür den Provinzen oder Gemeinden anzuvertrauen oder sie sogar der Privatthätigkeit zu übertragen, einfach die Bildung einer Gesellschaft genehmigt, die berufen ist, durch eine Vereinigung von Kapitalien des Staates, der Provinz, der Gemeinden und Privatpersonen die Unternehmungen in Nebenbahnangelegenheiten zusammenzufassen. Die Nebenbahngesellschaft ist nicht das einzige und nothwendige Werkzeug des öffentlichen Dienstes, mit dem sie betraut ist; sie kann ihren Betrieb aufgeben oder ihn Dritten übertragen. Sie besitzt ein Gesellschaftsvermögen, das mit Hilfe der Einlagen ihrer Antheilhaber aufgebracht ist und deren Eigenthum bleibt; sie ist geschaffen, um Gewinne zu erzielen, sie hat volle gerichtliche Fähigkeit und eine von der Regierung unabhängige Verwaltung. Obwohl von der Regierung zum Zwecke des öffentlichen Wohles geschaffen, ist sie kein öffentlicher Dienstzweig geworden, nicht mehr als die Nationalbank, die Eisenbahn-Konzessionsgesellschaften usw. Man muss also zugeben, dass die Nebenbahngesellschaft keine politische Körperschaft, kein Glied der Nation, sondern vielmehr eine einfache Kapitalvereinigung ist, die eine privatrechtliche Persönlichkeit bildet und einen gewerblichen Zweck verfolgt.

Verschiedenes.

Fortbewegung eines Bahnhofsgebäudes.

Es ist zwar in Amerika an und für sich durchaus nichts neues, dass ein Gebäude — oft viele Meter weit — unverletzt von seiner Stelle gerückt wird, doch dürfte das neueste Beispiel dieses schnell beliebt gewordenen Verfahrens mit Rücksicht auf die immerhin beträchtlichen Massen des Bauwerks und die verhältnissmässig einfachen Mittel, die dabei angewendet wurden, von allgemeinem Interesse sein. Es handelt sich um das Gebäude der Mott Havenstation zu Newyork, welches um etwas mehr als 15 m nach Westen gerückt wurde. Das Patentbüreau von Otto Wolff in Dresden berichtet hierüber folgendes: Das Gebäude ist ein Backsteinbau von etwa 48 m Länge und 10,6 m Tiefe, es besitzt einen 24 m hohen quadratischen Thurm von 5,80 m Seitenlänge. Das Gewicht des Thurms allein ist auf 500 t, dasjenige des übrigen Bauwerks auf 1 200 t geschätzt worden. Das Gebäude wurde zuerst in der üblichen Weise mit einem starken Schwellenrost unterbaut und der Weg mit einem aus Längs- und Querschwellen gebildeten Geleise belegt. Es wurden sodann 14 Schraubenwinden auf die Front des Gebäudes vertheilt, wovon 4 auf den Thurm entfielen. Diese wurden zuerst soviel angezogen, dass sich der Thurm eben merklich bewegte. Nun wurden in Uebereinstimmung mit den Schlägen einer Signalglocke alle 14 Winden zugleich um je eine Vierteldrehung der Schraube angespannt, wobei das Gebäude jedes Mal um etwa 5 mm vorrückte. Nach Erschöpfung der Schraubenlänge wurden die Winden nachgeschoben und in derselben Weise von neuem angespannt. Dabei wurde zur Verminderung der Reibung das Geleise mit Seifenschleim und Talg geschmiert. In reichlich einer Woche war das Werk beendet: das ziemlich unregelmässig angelegte, schwere Bauwerk hatte nicht den mindesten Schaden genommen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil III, Heft 1 vom 1. August 1894 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern). Auf Seite 69 des Tarifs ist der Getreidefrachtsatz Marburg-München O. B. von 1,33 ℳ auf 2,33 ℳ abzuändern.

München, den 3. August 1894. (1870)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif. Auf Seite 92 des Theiles III Heft 1 vom 1. August 1894 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern) ist der Frachtsatz Innsbruck-Salzburg von 132 Heller auf 122 Heller zu berichtigen.

München, im August 1894. (1871)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Posen-Schneidemühl gelegene Personenhaltestelle Milcz-Hauland führt vom 1. September d. J. ab die Bezeichnung:

„Milsch“.

Bromberg, den 4. August 1894. (1872)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau ist die auf Station Kattowitz bestandene Verkehrsbeschränkung (vergl. unsere Bekanntmachung in Nr. 50 Inseratnummer 1550 d. Ztg.) nunmehr wieder aufgehoben.

Es gelangen daher Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, auf der genannten Station künftig wieder zur Abfertigung.

Berlin, den 9. August 1894. (1873)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks. Am 10. August d. J. erscheint der Nachtrag III, welcher Eisenerzfrachtsätze von der Station Obererbach enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 5. August 1894. (1874)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. September l. J. gelangt Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Soda, Schilf und Schilfrohr etc. vom 1. März 1892 zur Einführung. Dieser Nachtrag enthält Frachtsätze für die Beförderung von Käse.

München, den 3. August 1894. (1875)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. August d. J. wird der Ausnahmetarif 9 für Elsässisches Rohpetroleum auf den Verkehr der Station Biblisheim der Reichseisenbahnen ausgedehnt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 3. August 1894. (1876)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. August l. J. treten im Ausnahmetarif Nr. 14 (Baumwollwaaren) an Stelle der auf Seite 388 des Heftes 1 zu Theil II vom 1. August 1892 enthaltenen Frachtsätze und Kursunterschiedsbeträge die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

Füssen nach und von	Frachtsätze für 100 kg ℳ
Wien Donaukaibahnhof	3,35
Wien K. E. B.	3,25
Wien K. F. J. B.	3,32
Wien Lagerhaus	3,35
Wien Praterkai	3,35

München, den 5. August 1894. (1877)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr mit Elsass-Lothringen. Am 10. August d. J. wird die Haltestelle Biblisheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif für den bezeichneten Verkehr einbezogen. Die Güter-Abfertigungsstellen ertheilen auf Verlangen nähere Auskunft.

Köln, den 7. August 1894. (1878)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrhn.)-Oberhessen. Am 15. August d. J. erscheint der Nachtrag VIII, welcher u. a. anderweite Bestimmungen für den Verkehr mit Güternebenstellen, einen vom 15. Oktober d. J. ab gültigen, mit Erhöhungen verbundenen Durchgangstarif für die Stationen der Nebenstrecken Betzdorf-Daaden, Dillenburg-Strassebersbach und Wissen-Morsbach b/Wissen, deren direkte Entfernungen mit diesem Tage zur Aufhebung kommen, Entfernungen für die neu aufgenommene Station Kettwig v. d. Br., sowie einen anderweiten Wortlaut des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6 für Düngemittel etc. enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 6. August 1894. (1879)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Magdeburg. Am 15. August 1894 kommt der Nachtrag 12 zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Entfernungen für die neu eröffnete Station Kettwig v. d. Brücke des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), anderweite und neue Entfernungen für einige Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahnen Betzdorf-Daaden, Dillenburg-Strassebersbach und Wissen-Morsbach bei Wissen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) — am 31. Oktober 1894 — und sonstige Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife etc.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 6. August 1894. (1880)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 15. August d. J. erscheint der Nachtrag XVIII, welcher u. a. anderweite Bestimmungen für den Verkehr mit Güternebenstellen, einen vom 15. Oktober d. J. ab gültigen, mit Erhöhungen verbundenen Durchgangstarif für die Stationen der Nebenstrecken Betzdorf-Daaden, Dillenburg-Strassebersbach und Wissen-Morsbach b. Wissen, deren Entfernungen und Frachtsätze mit diesem Tage zur Aufhebung kommen, Entfernungen für die neu aufgenommene Station Kettwig v. d. Br., sowie einen anderweiten Wortlaut des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 12 für Düngemittel etc. enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 6. August 1894. (1881)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten für die Beförderung von Back- und Ziegelsteinen in Wagenladungen von 10 000 kg von der Station Isenburg der Main-Neckarbahn nach den Niederlanden direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind gebildet durch Anstoss von 0,02 ℳ für 100 kg an die im Heft I des Tarifs für den Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehr für Frankfurt a. M. Staatsbahnhof bestehenden Frachtsätze des Spezialtarifs III.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 7. August 1894. (1882)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Mit Geltung vom 10. August 1894 gelangt der XVI. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den diesseitigen Binnenverkehr zur Einführung, welcher neue Entfernungen für die Haltepunkte Longeville und Sanry an der Nied enthält.

Strassburg, den 3. August 1894. (1883)
Kaiserliche Generaldirektion.

Englisch - Belgisch - Niederländisch - Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach England, Belgien, den Niederlanden und Deutschland vom 1. April 1888 nebst Nachträgen wird zum 1. April 1895 aufgehoben. Die Publikation der an dessen Stelle tretenden neuen Tarife wird seiner Zeit erfolgen.

Strassburg, den 4. August 1894. (1884)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn - Verband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. September 1894 ermässigen sich im Ausnahmetarif Nr. 14 für Baumwollwaaren (gemeine) die Frachtsätze Füssen - Prag B. W. B. und Füssen-Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) von 3,55 ℳ auf 3,45 ℳ pro 100 kg.

München, im August 1894. (1885)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Mit dem 15. August 1894 wird die Stargard-Cüstriner Eisenbahn

in die im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande bestehenden Ausnahmetarife für rohe Kalisalze usw. (Kalitarif) und Kalk usw. (Düngekalktarif) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. August 1894. (MG1886)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Bromberg etc. Am 15. August 1894 kommt der Nachtrag 6 zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Entfernungen für die neu eröffnete Station Kettwig v. d. Brücke des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), anderweite und neue Entfernungen für einige Stationen des Direktionsbezirks Bromberg, Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahnen Betzdorf - Daaden, Dillenburg-Strassebersbach und Wissen-Morsbach bei Wissen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) — am 31. Oktober 1894 — und sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 7. August 1894. (1887)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Frachtsätze im Rückvergütungswege für den Verkehr zwischen Galizien und der Bukowina einerseits und Paris andererseits. Mit Gültigkeit vom 15. August 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894 werden folgende Frachtsätze im Rückvergütungswege berechnet:

für die Artikel:	von	nach	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
			pro Frachtbrief und Wagen Francs in Gold für 1 000 kg	
1. Cigarettenpapier	Paris-Douane und Paris-Reuilly	Suczawa transit, Station der K. K. Oesterr. St. B.,	142,15 0,90*	128,60 0,80*
2. Eier, Eigelb, Eiweiss	Krakau, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,	Paris-Douane und Paris-Reuilly	—	116,60 0,40*
	Kolomea	"	—	139,70 0,90*
	Podgórze-Bonarka Podgórze-Plaszów	"	—	116,60 0,40*
	Tarnopol	"	—	137,80 0,80*
	Tarnów Stationen der K. K. Oesterr. St. B., oder umgekehrt.	"	—	120,80 0,50*
3. Erdharz, festes und Erdwachs, rohes (Retinit, Hatchetin) unverpackt	Boryslaw	"	—	72,35 0,50*
	Drohobycz Stationen der K. K. Oesterr. St. B., oder umgekehrt.	"	—	72,15 0,50*
4. Felle, getrocknete (ausschliesslich Rauhwaaren Pelzwerk) und Häute, gesalzene, getrocknete, rohe, in Ballen verschnürt oder verpackt	Krakau, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,	"	112,80	—
	Podgórze-Bonarka	"		
	Podgórze-Plaszów Stationen der K. K. Oesterr. St. B., oder umgekehrt.	"		

* Die mit * bezeichneten Beträge sind Kursdifferenzen, welche von den darüberstehenden Frachtsätzen bis auf weiteres doppelt abgezogen werden.

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe wie folgt vorzuschreiben:

entweder a) mit Umkartirung in Eger, und zwar bis Eger über Krakau oder Podgórze - Plaszów - Oswiecim - Olmütz-B. Brod-Bubna-Carlsbad; von Eger über Novéant oder b) mit Umkartirung in Nürnberg, und zwar bis Nürnberg über Krakau- oder Podgórze - Plaszów - Oswiecim - Olmütz - Prag - Fürth i/W., von Nürnberg über Novéant oder c) mit Umkartirung in Wien K. E B., und zwar bis Wien K. E. B. bei Sendungen von Krakau über Trzebinia-Lundenburg; bei Sendungen von Podgórze-Plaszów und Porgórze - Bonarka über Zwardon - Sillein - Marchegg - Stadlau oder Zwardon - Sillein - Marchegg - Gänserndorf oder Oswiecim-Lundenburg; bei Sendungen von Boryslaw, Kolomea, Drohobycz, Tarnopol bezw. nach Suczawa transit über Krakau-Lundenburg- oder Podgórze - Plaszów - Oswiecim - Lundenburg oder Beskid - Marchegg - Gänserndorf oder Beskid - Marchegg-Stadlau oder Beskid-Munkacs-Szerencs-Kelenföld-Bruck a/L. bezw. umgekehrt; bei Sendungen von Tarnów über Krakau oder Podgórze-Plaszów-Oswiecim-Lundenburg oder Zwardon-Sillein-Marchegg-Gänserndorf oder Zwardon - Sillein - Marchegg - Stadlau von Wien K. E. B. über Bischofshofen-Arlberg-Buchs-Delle oder über Bischofshofen-Arlberg-Bregenz-Romanshorn-Delle oder über Bischofshofen-Arlberg-Bregenz-Konstanz-Altmünsterol oder über Simbach-Ulm-Mühlacker-Kehl-Avricourt.

An Stelle der Umkartirung kann die Neuaufgabe in Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. erfolgen.

Die Anwendung der Frachtsätze ist an die Bedingung geknüpft, dass das Cigarettenpapier von Paris nach Jassy befördert wird. die übrigen hier genannten Artikel nach Paris oder darüber hinaus beziehungsweise über oder von Paris verfrachtet werden.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender lautenden Originalfrachtbriefe bis Eger bezw. Nürnberg bezw. Wien K. E. B. und der auf die betreffende Firma als Absender lautenden Duplikatfrachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. bis Paris; eventuell gegen Vorlage der auf den Refaktiewerber als Absender lautenden Originalfrachtbriefe von den Galizischen Stationen bis Paris oder einer jenseits Paris gelegenen Französischen Station bezw. umgekehrt.

Diese Belege sind bis längstens 31. März 1895 einzureichen.

Hierdurch werden die rücksichtlich derselben Relationen im Rückvergütungswege mit Gültigkeit bis 31. Dezember 1894 bewilligten Frachtsätze, und zwar:

1. für Erdwachs, roh unverpackt, bei Aufgabe von 10 000 kg von 72,77 Frcs. bezw. 72,56 Frcs. pro Tonne, verlautbart in Nr. 79 dieses Blattes vom 11. Oktober 1893 unter Nr. 2210;
2. für Häute, roh und getrocknet von 114,50 Frcs. pro Tonne, verlautbart in Nr. 27 dieses Blattes vom 7. April l. J. unter Nr. 818

aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 4. August 1894. (1888)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

(Amtliche Bekanntm. Fortsetzung S. V.)

Nr. 15. Jahrgang 1894. Berlin, am 11. August 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A B	—	1	Kiepe	Kirschen —	13	1	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
2	A Z	358	1	Kiste	? —	19	2	Kleinen	Meckl. Friedr. Frzb.	beschrieben mit Schönberg i/Holstein.
3	B	4 776	1	„	Stahlstiche —	14	3	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Ingolstadt-Neukirchen bezettelt.
4	B	259	1	Korb	leb. Hühner —	5	4	Annaberg	Sächsische Stsb.	verkauft, Erlös 4,10 M
5	B C T	58	1	Kiste	Vorhänge u. Läufer	14	5	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
6	B D E	—	1	—	Standbaum —	5	6	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	
7	C	57120	1	Kiste	Nudeln —	20	7	Karthaus	Linksrh. Köln	
8	C R C in blauer Farbe	—	1	Korb	Obst —	7,5	8	Rosenheim	Bayerische Stsb.	verkauft.
9	D C	1	1	Stab	Flacheisen —	7	9	Bettingen	Wilh.-Luxemburgb.	
10	F	12	1	Handkoffer	Frauenkleider —	16	10	München C. B.	Bayerische Stsb.	
11	F K	1064	1	Pack	Draht —	33	11	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
12	G B N	4489	1	—	eis. Kasten —	4	12	Berlin P.	„	anscheinend zu Woll transport benutzt
13	H	83	1	Sack	alte Säcke —	25	13	Ansbach	Bayerische Stsb.	
14	H M	3537	1	Kiste	Blumenständer —	33	14	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
15	K F	—	4	Kiepen	leer —	6	15	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
16	K R	2	1 1	Pack —	Eisentheile — Eisenstab —	5	16	Dresden-N. Leipz. Bhf	Sächsische Stsb.	
17	L B	VI	1	—	eis. Ofen-Vordertheil	22	17	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
18	L O	—	1	Korb	Kirschen —	26.5	18	Wunsiedel	Bayerische Stsb.	verkauft.
19	M B	—	6	Pack	12 leere Säcke —	56	19	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
20	N B	698	1	Sack	Säcke —	9	20	Frankfurt a. M.	Hessische Ludwigsb.	
21	N S	639	1	„	Holzspunde —	37	21	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
22	P G	402	1	Verschlag	Nähmaschine —	48	22	Herbesthal	Linksrh. Köln	
23	R H	7196	1	Kiste	leer —	10	23	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frankfurt a/M.-Mainz.
24	S	—	1	Bund	3 Wasserablauf schaalen	25	24	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
25	S	—	2	—	U-Eisen, 80 cm lang —	5	25	Detmold	K. E.-D. Hannover	
26	S	50	1	Korb	Heidelbeeren —	5	26	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
27	S D	143	1	—	eis. Kohlensäure-flasche	29	27	Ulflingen	Wilh.-Luxemburgb.	
28	S G	12	1	Verschlag	? —	3	28	Kufstein	Bayerische Stsb.	Wien West-Kufstein bezettelt.
29	St	6/7	2	—	eiserne Ketten —	—	29	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
30	Ta	37 633	1	Petrol.-Fass	leer —	37	30	Rybnik	K. E.-D. Breslau	
31	W	—	1	Pack in Papier	Zinkstangen, 0,5 m lang	5,5	31	Lauterberg	K. E.-D. Hannover	
32	W F U	—	1	Pack	leere Säcke —	12	32	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
33	W N	25	1	Ballen	anscheinend Garn —	51,5	33	Giessen	K. E.-D. Hannover	

B. Güter m. Adr. bez.:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
34	Andres	20264	1	Bierfass	leer —	10	34	Coblenz Rh. G.	Linksrh. Köln	
	Rh B Mainz	5506	1	„	leer —	10				
	C. Ueberle	4237	1	„	leer —	15				
35	Dampfm.-Act.-gesellsch.	—	1	Pack	leere Säcke —	11	35	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
36	Hackert	522	1	Fass	Weissbier -	84	36	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
37	Heymes	—	4	Bund	Säcke —	—	37	Kochern	Elsass-Lothring.	
38	Josephy & Ahrens	—	1	Pack	leere Säcke —	23	38	Grevesmühlen	Meckl. Friedr. Frzb.	
39	Pilsener Bräu	1261,50	1	Fass	leer —	19	39	Neumünster	K. E.-D. Altona	
40	Pschorr	18832	1	„	leer —	20	40	Posen	K. E.-D. Breslau	
41	Schlesinger Wien	—	1	Verschlag	Eisengusstheile —	53	41	Passau	Bayerische Stsb.	
42	Chr. Schrenk Donaueschingen	—	1	Korb	Kirschen —	32	42	Bräunlingen	Bregthalbahn	Absender Chr.Schrenk Schwenningen a N. Erlös 4,30 ℳ
43	Station Strabicso Gorond Ungarn	—	1	—	Decke —	—	43	Franzensbad	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm.bez.:					
44	—	II roth	1	Pack	Blechthüren —	9	44	Rudzinitz	K. E.-D. Breslau	
45	—	3	1	Fass	leer —	15	45	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Dresden A.-Mainz.
46	—	4	1	Korb	Kirschen —	27	46	Sulzbach i. O.	Bayerische Stsb.	verkauft.
47	—	6	1	Brot	Melis —	13,5	47	Murg	Badische Stsb.	
48	—	15 297	2	Verschläge	Eisenwaaren —	26 47	48	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
49	—	23	1	Fass	leer —	32	49	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
50	—	33	1	„	leer —	27	50	„	„	
51	—	279	1	„	leer —	15	51	Posen	K. E.-D. Breslau	
52	—	424	1	Korb	Birnen —	?	52	Passau	Bayerische Stsb.	verkauft.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
53	/ roth	—	1	Bund	Rohrringeisen —	21	53	Döbeln	Sächsische Stsb.	
54	× roth	—	1	—	Rohr —	14	54	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
55	B	5797	1	Ballen	Lumpen —	98	55	Zwickau	Sächsische Stsb.	
56	R	4725	1	Kiste	? —	14,5	56	Neuhaus a. P.	Bayerische Stsb.	
57	FS&C 3162	1879	1	Harasse	Lampengläser —	124	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
58	—	—	1	Korb	Aprikosen —	6	58	Bad Reichenh.	Bayerische Stsb.	verkauft.
59	—	—	1	Bund	Bandeisen —	46	59	Ettlingen	Badische Stsb.	
60	—	—	1	Stück	Bauholz —	—	60	Vietz	K. E.-D. Bromberg	7,04 m lang, 13 × 13 cm stark.
61	—	—	2	—	Bergstöcke —	2	61	München C. B.	Bayerische Stsb.	
62	—	—	1	Sack	Betten —	7,5	62	Fröbel	K. E.-D. Breslau	
63	—	—	1	Bund	Blechreifen —	11	63	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
64	—	—	1	Korb	Bohrer —	50	64	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
65	—	—	1	Stück	Brett —	—	65	München C. B.	Bayerische Stsb.	2 m lang, 35 cm breit, 6 cm dick.
66	—	—	1	„	Brett *) —	8,5	66	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
67	—	—	2	„	eich. Bretter, je 4 m l. u. 24,3 cm stark	52	67	Wurzen	Sächsische Stsb.	auf d. Strecke gefunden.
68	—	—	1	—	kiefernes Brett **) —	—	68	Friedeberg	K. E.-D. Bromberg	
69	—	—	3	—	tannene Bretter —	27	69	Bettingen	Wilh.-Luxemburgb.	
70	—	—	1	Butterfass	leer, gebr. —	—	70	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
71	—	—	1	Säckchen	Konditorwaaren —	2,5	71	Lindau	Bayerische Stsb.	
72	—	—	1	Bund	6 eis. Düngergabeln	4	72	Greiz Bhf	Sächsische Stsb.	
73	—	—	1	—	Eisentheil —	5	73	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
74	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Mistgabeln)	46	74	Beckum	K. E.-D. Hannover	
75	—	—	1	—	hölzerne Fahnenstange	—	75	Saarunion	Elsass-Lothring.	
76	—	—	1	—	Flacheisen —	3	76	Tarnowitz	K. E.-D. Breslau	
77	—	—	1	—	Gardinenstange —	1,5	77	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
78	—	—	1	Bund	3 roth gestrichene Gardinenstangen	1	78	Posen	K. E.-D. Breslau	

*) 3 m lang, 0,25 m breit, 0,025 m stark.
**) 3,39 m lang, 0,25 m breit, 0,125 m stark.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
79	—	—	7	Päckchen in Stroh	leere Glasflaschen —	3,5	79	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
80	—	—	1	Kollo	Gussstück —	42	80	Neuss	Linksrh. Köln	
81	—	—	1	—	schwarze Holztafel —	—	81	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
82	—	—	2	—	eiserne Ketten —	—	82	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
83	—	—	1	Korb	Kirschen —	6	83	Kiel	K. E.-D. Altona	
84	—	—	1	Pack	10 neue kleine Körbe	2	84	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
85	—	—	2	„	Körbe —	27 / 28	85	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
86	—	—	5 / 2	Kolli / „	35 leere Körbe — / 29 Korbdeckel —	119 / 25	86	Bremerhaven Freihf.	K. E.-D. Hannover	
87	—	—	2	Bund	weisse Korbweiden —	25	87	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
88	—	—	1	—	Kupferrohr —	8	88	Posen	K. E.-D. Breslau	
89	—	—	1	Pack	Lederstiefeletten —	?	89	Falkenstein	Sächsische Stsb.	
90	—	—	3	Kolli	Maschinentheile —	11	90	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
91	—	—	1	Sack	15 Materialsäcke —	17	91	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
92	—	—	5 / 1	Stück / „	eis. Ofenroste — / eis. Kurbel —	7 / 1,5	92	Gröditz	Sächsische Stsb.	
93	—	—	2	„	eis. Ofentheile —	14	93	Dresden-N. Leipz. Bhf.	„	bei der Schuppenrevision am 25. Juli gefunden.
94	—	—	8	—	hölz. Pfähle, 1,5 m lang	?	94	Cassel R.	K. E.-D. Hannover	
95	—	—	4	—	eis. Pferdebäume —	—	95	Hamburg	Lübeck-Büchener	
96	—	—	1	—	Pflugschar —	2	96	Ansbach	Bayerische Stsb.	
97	—	—	1	Kollo	Pflugtheil —	17	97	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
98	—	—	1	—	Riemscheibe von Eisen	17	98	Berlin Ostb.	„	
99	—	—	1	—	Rohr mit Deckel von einem Dampfkessel	35	99	Memmingen	Bayerische Stsb.	bei Hallsturz.
100	—	—	1	—	gusseis. Rost —	6	100	Breslau	K. E.-D. Breslau	
101	—	—	1	Sack	Schafwolle —	47	101	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
102	—	—	1 / 1	— / —	Schild / Eisenstange	—	102	Karlstadt	„	weiss. Schrift auf blauem Email: „Puppen“.
103	—	—	1	—	Schrankverzierung —	0,5	103	Meerane	Sächsische Stsb.	
104	—	—	1	Seemannskiste	leer —	53	104	Hamburg	Lübeck-Büchener	bei der Schuppenrevision am 25. Juli gefunden.
105	—	—	1	—	Sicherheitsschloss —	—	105	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
106	—	—	2	—	Siebe —	3	106	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
107	—	—	1	—	Stahlschar —	4	107	Posen	„	
108	—	—	1	Kollo	4—1,5 m lange eiserne Stangen	1,75	108	Strausberg	K. E.-D. Bromberg	
109	—	—	5	Bund	Stränge —	81	109	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
110	—	—	1	„	2 Stühle —	8	110	Karlsruhe	Badische Stsb.	
111	—	—	1	—	Tisch (roh zusammengefügt)	8	111	Leopoldshöhe	„	
112	—	—	1	Pack	2 Tragkörbe —	—	112	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
113	—	—	1	—	Viehgitter —	—	113	Waren Ll.	Meckl. Friedr. Frzb.	
114	—	—	1	—	Wechselstück zu einer Wasserleitung	69	114	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
115	—	—	1	—	eisernes Zahnrad —	2	115	Metz	Elsass-Lothring.	

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Einführung direkter Getreideausnahmesätze.) Am 20. d. Mts. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Getreide etc.) zwischen den Stationen Caslau der Oesterr. Nordwestbahn, sowie Laa, Mistelbach und Possitz-Joslowitz der Oesterreich.-Ungarischen Staatsbahngesellschaft einerseits und den dem genannten Ausnahmetarif angehörenden Deutschen Stationen andererseits in Kraft. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zu erfahren.

Magdeburg, den 7. August 1894. (1889)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Oktober l. J. treten im Güterverkehre zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Sihlthalbahn anderseits Frachterhöhungen ein und zwar in der Eilgutklasse allgemein, in einzelnen Wagenladungsklassen bei Zürich-Giesshübel. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 4. August 1894. (1890)
Generaldirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die Ausnahmefrachtsätze für Salz im Ausnahmetarif Nr. 9 des Badischen Gütertarifs von Rappenau nach Geroldshausen, Heidingsfeld, Kirchheim b. W., Reichenberg und Würzburg gelten mit Wirkung vom 15. August l. J. an auch ab Station Offenau.

Karlsruhe, 4. August 1894. (1891)
Generaldirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. August 1894 treten im Verkehr zwischen den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn einerseits und den Stationen der übrigen am Staatsbahn - Stargard-Cüstriner Güterverkehr betheiligten Verwaltungen, mit Ausnahme der Neuhaldensleber Eisenbahn, andererseits die Ausnahmetarife 4 a für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und 7 a für Kalk etc. (Düngekalktarif) in Kraft.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Soldin, den 1. August 1894. (1892)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main - Neckarbahn. Im Verkehr von Mannheim (Bad. Bahn) nach Gross-

sachsen-Heddesheim, Ladenburg, Weinheim und Friedrichsfeld (M. N. B.) treten am 15. August l. J. ermässigte Frachtsätze für Petroleum in Kraft.

Näheres bei den Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 2. August 1894. (1893)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Am 1. September 1894 gelangt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. im Verkehr zwischen Galizischen Stationen einerseits und Süddeutschen Stationen andererseits vom 1. März 1893 ein Anhang zur Einführung, welcher Kursdifferenzen enthält, welche bis auf weiteres doppelt von den Frachtsätzen abgezogen werden.

Abdrücke dieses Anhanges werden von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich abgegeben.
München, im August 1894. (1894)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Ausgabe des Nachtrages I zum Tariftheil I, Abtheilung A (reglementarische Bestimmungen). Mit Gültigkeit vom 1. September 1894 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Tariftheil I, Abtheilung A für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. Oe. W. = 20 Cts. pro Stück erhältlich.
Wien, am 7. August 1894. (1895)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages V zum Lokaltarife, Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn) gelangt zum Lokal-Gütertarife (Neuauflage vom 1. Januar 1894) Theil II, Heft 1, der Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:
I. den Tarif und Kilometerzeiger für die Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn);
II. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen gegen Erlag von je 10 kr. pro Stück erhältlich.
Wien, am 27. Juli 1894. (1896)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

4. Verdingungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zu beschaffen sind:
1. 220 000 Stück (ungefähr 193,6 t) Laschenschrauben, Prof. V,
2. 35 000 Stück (ungefähr 11,9 t) Laschenschrauben, Prof. III,
3. 20 000 Stück (ungefähr 6,26 t) Laschenschrauben, Prof. Ib,
4. 400 000 Stück (ungefähr 156,0 t) gewöhnliche Schraubennägel,
5. 4 000 Stück (ungefähr 1,744 t) lange dergl. und
6. 3 000 Stück Spurstangen für Vollspur.

Die Anlieferung der Materialien unter lfd. Nr. 1 und 4 hat mit dem ersten Drittel in der Zeit vom 1. November 1894 bis mit 31. Januar 1895, mit dem zweiten Drittel in der Zeit vom 1. Februar bis mit 30. April 1895 und mit dem letzten Drittel in der Zeit vom 1. Mai bis mit 31. Juli 1895 zu erfolgen, während die übrigen unter lfd. Nr. 2, 3, 5 und 6 aufgeführten Materialien bis spätestens den 30. April 1895 anzuliefern sind.

Die Lieferungsbedingungen können im Ingenieur - Hauptbüreau, hier, Böhmischer Bahnhof, Flügel A, eingesehen oder bei der Hauptkasse, Flügel C, nebst einem Angebotsformular für je 50 ₰ entnommen werden.

Die Preisangebote sind für jede Materialsorte einzeln in das Angebotsmuster einzutragen und versiegelt, mit der Aufschrift:
„Angebot auf Kleineisen“
spätestens
den 27. August d. J., Vorm. 9 Uhr,
bei der unterzeichneten Königlichen Generaldirektion postfrei einzureichen.
Dresden, am 8. August 1894. (1897)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 63. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. August 1894.

Inhalt:

Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Festbericht. Protokoll.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus dem Deutschen Reich:
Militärbeförderung.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen bezw. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Crefelder Eisenbahn.
Königsberg-Cranzer Eisenbahn.
Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.
Warstein-Lippstadter Eisenbahn.
Wittenberge-Perleberger Eisenb.
Bahnprojekte.
Erhöhung von Beförderungspreisen für Personen u. Gepäck.
Strassenbahnen.
Friedr. Krupp-Grusonwerk.
Aus den Niederlanden:
Holländische Eisenbahngesellsch.
Niederländische Centralbahn.
Aus Italien:
Eröffnungen.
Bücherschau:
Dr. jur. P. Schubart, Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches u. Preussens.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Graz 1894.

Das traurige Ereigniss im Oesterreichischen Kaiserhause, der plötzliche Tod des Erzherzogs Wilhelm, warf einen Schatten auf die geplanten Festlichkeiten, so dass der Begrüssungsabend (31. Juli) am festlich dekorirten Schlossberge nicht bei voller Festesstimmung genossen werden konnte und das Festdiner am 1. August in ein stilles Mittagessen sich verwandeln musste. Trotzdem bot der Anblick der herrlichen Berge und freundlichen Wohnstätten vom Schlossberge aus unter den Klängen einer Militär-Musikkapelle recht angenehme Eindrücke und fand sich ein grosser Theil der Delegirten mit ihren Familien daselbst ein.

Der Verhandlungsraum für den 1. und 2. August — die Landstube des Steiermärkischen Landtags — ist ein geräumiger, hoher, lichter Saal im Stile der Zeit Karl VI., mit herrlicher, kunstvoll ausgeführter Stuckdecke, allegorischen Emblemen, alterthümlichen Herrscherporträts, riesigen reichverzierten Thonöfen usw.

Die Landstube bot reichlich Raum für die erschienenen 98 Vertreter und 7 Ehrengäste unter dem Vorsitze des Präsidenten Kranold. (Erschienen waren 42 Deutsche, 42 Oesterreichisch-Ungarische und 14 anderweitige Delegirte.)

Die Verhandlungen selbst werden in dem auf S. 589 flg. zum Abdruck gelangenden Protokolle vollinhaltlich wiedergegeben, so dass dieser Bericht sich nur auf die Festlichkeiten beschränkt, doch sei auch aus den Verhandlungen einiges von allgemeinem Interesse hervorgehoben.

Zunächst wurde die Versammlung durch das Erscheinen Sr. Excellenz des Herrn Handelministers Grafen Wurmbrand erfreut, der mit seinem Stabe der Verhandlung am 1. d. Mts. beiwohnte und durch eine Ansprache die Tagung begrüsste. Excellenz Freiherr von Wittek, der Sektionsvorstand der Eisenbahnsektion, Freiherr von Lilienau und Ministerialrath Wurmb, die Vorstände der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, waren als Begleiter des Herrn Handelsministers erschienen. Desgleichen fehlten auch Land Steiermark und Stadt Graz nicht, der Landeshauptmann Graf Attems und Bürgermeister Dr. Portugall sprachen freundliche Begrüssungsworte. Nach dem Danke durch Präsident Kranold wurde in die Verhandlungen eingegangen und sämmtliche 26 Punkte in der geplanten Zeit erledigt, das Protokoll in Leoben am 3. August verlesen und genehmigt.

Erwähnt seien als bemerkenswerthe Vorkommnisse in den Verhandlungen: die Rede des Präsidenten Kranold zum Geschäftsberichte, in welcher auf das unabweisliche Bedürfniss zu einer Vereinfachung der Vereinsbestimmungen hingewiesen und insbesondere die Vereinfachung des Wagenregulativs, welches sich in seiner Komplizirtheit und weitgetriebenen Kasuistik als nicht mehr recht handlich erwiesen habe, als nöthig hingestellt wurde.

Desgleichen erschienen die Zuweisung der Leitung des technischen Vereinsorgans an die Techniker, und der Beschluss, auch die Auslegungsbefugniss technischer Vereinsbestimmungen dem technischen Ausschusse zuzutheilen, als Merksteine neuerer Anschauungsweise. Nun zu den Festlichkeiten.

Das den Theilnehmern überreichte Programm, eine Sammlung von Kunstblättern, die den Maler Ferdinand Wüst aus Graz zum Autor haben, kündigte für den 1. August eine „Festtafel" im Redoutensaale des Theaters auf dem Franzensplatze, angeboten von den Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, an.

I. Die Festtafel

im Redoutensaale des Theaters auf dem Franzensplatze in Graz.

Wie schon angedeutet, wurde die Festtafel in ein einfaches, stilles Mittagessen verwandelt, sodass wir über Toaste und Festgäste nichts berichten können. Wir wollen daher nur die Speisekarte hersetzen:

Schildkrötensuppe — Pilsener Bier; Krebsschwänze mit Blätterteig — Sherry Amontillado; Alpenforellen — Fleur de Sillery; Lendenbraten mit Gemüsen — Gumpoldskirchner Kabinet; Gänseleberschnitten, Schinken mit Madeirasauce — Luttenberger Auslese, Stefanie-Punsch; Steyrische Kapaune und Rehrücken — Latour Monopole; Salat, eingemachte Früchte, grüne Fisolen, junge Bohnen — Geisenheimer Fuchsberg; Grazer Pudding mit Walderdbeeren — Pommery Greno; Gefrorenes, Käse, Obst, Kaffee und Liköre.

Die Landeskinder: Forellen, Kapaune, Erdbeeren und der Luttenberger Wein fanden besondere Beachtung, auch erfreuten sich die Blumenspenden (Alpenblumen), sowie die vertheilten Cigarrentaschen (aus dem Atelier Klein) grosser Theilnahme.

II. Das Fest am Hilmteich.

Der Gemeinderath der Landeshauptstadt Graz hatte für den 1. August Abends 7 Uhr, die Delegirten mit ihren Familienmitgliedern zu einem Parkfeste am Hilmteich nebst Abendbrot eingeladen und folgten die Geladenen gerne diesem Rufe.

Der Hilmteich, ein halbmondförmiger, ziemlich grosser Teich, umgeben von Wäldern und umfasst von einem bequemen Ringwege, bot ein reizendes Schauspiel. In den Tannen waren nebst Flaggen aller am Verein betheiligten Länder 36 grosse elektrische Bogenlichter auf Masten angebracht, die durch die mobilen Beleuchtungsapparate der Oesterreichischen Eisenbahnen erhellt wurden. Einige hundert Glühlampen und etliche Bogenlampen zur Beleuchtung des eigentlichen Festplatzes und der Restauration waren von der Firma Siemens und Halske betrieben.

Ein grosser Pantherschild (Land- und Stadtwappen) in transparenter Beleuchtung bildete den Mittelpunkt des Bildes.

Der Teich war belebt durch 20 mit elektrisch erleuchteten Kunstblumen reich dekorirten Booten, die durch kleine Steyrer Knaben in Landestracht gerudert wurden. Als Stromquelle für die Erleuchtung dienten Akkumulatoren.

Eine Militärkapelle, sowie der eigens zu diesem Zwecke aus Wien eingeladene Eisenbahnbeamten-Gesangverein unter der Leitung Meister Weinzirl's sorgten für musikalische Genüsse. Ausserhalb der Schranken wogte eine Menge (3—4 000) eingeladener Gäste, und bot das Ganze ein unvergleichliches Bild.

Der Handelsminister Graf Wurmbrand und andere hohe Funktionäre waren anwesend und betheiligten sich an der allgemeinen Unterhaltung, die den Theilnehmern nach jeder Richtung hin Befriedigung gewährte, auch das Abendbrot war von einer Gewähltheit und Reichlichkeit, dass auch Brillat-Savarin damit zufrieden gewesen wäre.

III. Der Ausflug zur Steiermärkischen Landesbahn Kapfenberg-Au-Seewiesen.

Am 2. August nach einem von den Oesterreichischen Eisenbahnen am Südbahnhofe angebotenen Mittagessen, wurde mittelst Sonderzuges nach Kapfenberg gefahren, um von dort die Kleinbahn Kapfenberg-Au-Seewiesen zu befahren und zu besichtigen.

Diese mit einer Spurweite von 0,76 m erbaute, 22,9 km lange Bahn ist sowohl landschaftlich schön, als auch industriell von grosser Wichtigkeit und durch ihre billige Bauweise sowie sehr einfache Betriebsart ganz hervorragend. Sie gehört zu der Gruppe von Landesbahnen, die speziell dem jetzigen Handelsminister Grafen Wurmbrand, in seiner früheren Eigenschaft als Steierischer Landeshauptmann, ihre Existenz verdanken.

Die Umladeanlagen, sowie die 4fachen Geleise, Wechsel und Drehscheiben mit Doppelspur in Kapfenberg vermitteln den Verkehr mit der Hauptbahn ganz vorzüglich. Mit dem Bewusstsein, hier die Spuren eines neueren Fortschrittes im Eisenbahnwesen zu sehen, wurden die Anlagen eifrigst besichtigt und dürften die gewonnenen Anregungen, gehörten Aeusserungen zufolge, mancherseits auf guten Boden gefallen sein.

Die Beförderung auf der kleinen Bahn erfolgte ganz exakt und angenehm, Steierische Sänger und „Diarndl'n" überraschten die Gäste mit musikalischem Gruss, mit Alpenrosen und Enzian, aber auch mit ess- und trinkbaren Erfrischungen. Sänger und Diarndl'n in ihrer schmucken Landestracht wurden zum Abendbrote im Fichtennadelbad Steinerhof, wo der Landesausschuss ein einfaches Abendbrot aufgestellt hatte, mitgenommen.

Hier war die erste Gelegenheit, die Reden und Toaste, welche sich infolge der bisherigen Eindrücke aufgespeichert hatten, loszulassen, und die wurde gut benutzt. Präsident Kranold, Ober-Regierungsrath Thomé tranken auf die Steiermark und das Deutsche Lied, dem folgte ein Hoch auf die Gäste, und als es zum Aufbruch kam, waren Präsidenten, Damen, Hofräthe und Diarndl'n, Sänger und Nichtsänger und sonstige Menschenkinder ganz einig darüber, dass sie sich sehr gut unterhielten.

Um 11 Uhr Nachts erfolgte die Abfahrt nach Leoben, wo jedermann in seinem Zimmer auch schon sein Gepäck aus Graz vorfand.

IV. Dinerzug und Fahrt auf den Erzberg.

Waren die bisher gebotenen Dinge schon ungewöhnlich, so war für den 3. August ganz Besonderes aufgespart.

Als die Delegirten nach Unterzeichnung des Protokolls und flüchtiger Besichtigung der alten Bergstadt Leoben sich am dortigen Bahnhofe einfanden, stand dort ein Zug aus Küchen- und Speisewagen (letztere zumeist von der Schlafwagengesellschaft beigestellt) bereit, mit 196 gedeckten und gezierten Kuverts. Ein opulentes, gut servirtes Diner befriedigte die Festgäste. Ab Admont wurde die herrliche Fahrt durch das Gesäuse bei seltenem Prachtwetter bewundert, in Hieflau die Zweigbahn unter Zugwechsel (Aussichtswagen) bis Prebichl befahren.

Bei der Einfahrt in Eisenerz erklangen auf den Höhen Böllerschüsse und auf den Berggipfeln wurden grosse Flaggen gehisst. Die Flagge am Erzberggipfel, 16 m lang, erschien von unten wie ein Kinderspielzeug.

Da allen ein vorzüglicher illustrirter Führer auf der Bahnlinie Eisenerz-Vordernberg (von A. Jugoviz) eingehändigt wurde, konnte man die technischen und anderen Details der Fahrt sehr genau und bequem verfolgen; hier sei nur konstatirt, dass die Fahrt vom besten Wetter begünstigt war und sehr angenehm verlief. In Station Prebichl, welche 1 204 m hoch liegt und über Eisenerz 512 m, über Vordernberg 436 m sich erhebt, war der höchste Punkt der Zahnradbahn erreicht und begann von hier die Fahrt mit der Montanbahn bei Wiesmath. Der Zug, aus etwa 30 Förderwagen, sogenannten Hunden,

und einer Lokomotive bestehend, fuhr durch die 3 Tunnels auf die Höhe des Erzbergs hinauf, wo sich ein berückendes Panorama erschloss. Nach einer kurzen Wanderung unter Führung der Bergmusik war der Aussichtspunkt erreicht, von dem aus die Gesellschaft das Sprengen von 1 000 Minen sich ansah. Das Schauspiel war ein grossartiges. Auf den zahlreichen Terrassen des Erzbergs liefen nach dem gegebenen Achtungssignal die Knappen wie die Ameisen in ihre Schutzhütten, einzelne Zurückbleibende zündeten die Zündschnüre an, um dann auch schleunigst sich in Sicherheit zu bringen. Allgemeine Spannung und erwartungsvolle Stille: im Kreise rings die 2 000 m hohen Bergriesen in grauer und grüner Färbung, darüber tiefblauer Himmel, ein drohendes Gewitter über Eisenerz in der Ferne, aus dem Thale leuchtet die Kirche herauf, vorn die rothen und braunen Stufen des Eisenbergs, unterbrochen von Geleisen, und dazwischen aufsteigender blauer Rauch. Plötzlich ein Knall, dem rasch Pelotonfeuer folgte, rechts und links, oben und unten stürzen die Wände, Steinbrocken fliegen auf, Dampf und Rauch steigt empor, die Erde bebt, dann immer mehr vereinzelte Schläge, bis zuletzt nur noch Nachzügler sich bemerkbar machen.

Ein Signal — aus den verborgenen Erdlöchern wimmeln die Arbeiter wieder hervor und besichtigen den Erfolg ihrer Mine.

Das Bild war einzig und wird in dem Gedächtniss der Theilnehmer fest haften.

Nunmehr ging es ins Vordernberger Berghaus, wo die Alpine Montangesellschaft in den 3 Stockwerken des Hauses ein festliches Abendbrot darbot.

Hier muss der Berichterstatter ungenau werden, allem Anscheine nach wurde in allen 3 Geschossen gleich lebhaft gesprochen und getoastet, während er doch nur in einem sein konnte! Es sollen Präsident Kranold, Sektionschef Präsident Bilinski, Hofrath Jeitteles und andere zündende Toaste gehalten haben, was sie aber im dritten Geschosse sagten, haben wir im ersten nicht gehört! Jedenfalls war die allgemeine Stimmung eine hoch befriedigte, einige Tänze wurden in allen Stockwerken versucht, Steierische Weisen ertönten, die Gebirgsluft (man war 1 400 m über dem Meere) machte ihren befreienden Einfluss auf Herz und Gemüth geltend.

Der Abmarsch bot noch manche Ueberraschungen: eine unbeschreiblich schöne wirksame Beleuchtung des Erzbergs, ein reiches Feuerwerk, ein Gang durch einen Wald von beleuchteten Weihnachtsbäumen und eine Fahrt durch die sternenhelle laue Nacht auf den Bergeshöhen des Erzbergs. Das Kreuz auf der Höhe war reich beleuchtet, jeder Tunneleingang und jede Brücke zeigte in Feuerlinien ihre Konturen, Bergknappen in ihren weissen Berghemden und langen Gnomenbärten riefen ihr „Glück auf“ der scheidenden Gesellschaft zu.

Die Feder ist nicht fähig, auch nur annähernd die Eindrücke wiederzugeben, die man dort empfing, es wird die Grazer Versammlung allen Theilnehmern wohl unvergesslich bleiben. v. L.

Wir können auf Grund eigener Wahrnehmung nur voll und ganz bestätigen, dass die obige Annahme des Herrn Berichterstatters: „es werde die Grazer Versammlung allen Theilnehmern wohl unvergesslich bleiben“ zutrifft; denn wir waren sowohl während der Festlichkeiten selbst, als auch auf der Rückreise vom Versammlungsort nach der Heimath mehrfach Zeuge, dass seitens der Vertreter der nichtösterreichischen Bahnen unter Hervorhebung der gewährten ausserordentlichen Gastfreundschaft mit lebhaften, von Herzen kommenden und zu Herzen gehenden Worten dem Gefühle des Dankes für die in überreichem Maasse dargebotenen Genüsse Ausdruck verliehen worden ist.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der in Graz am 1., 2. und 3. August 1894 abgehaltenen Vereinsversammlung.

Verhandelt Graz, den 1. August 1894.

Die von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen einberufene diesjährige ordentliche Vereinsversammlung, zu welcher sich die in dem nachfolgenden Verzeichnisse namentlich aufgeführten Herren Abgeordneten eingefunden hatten, trat heute hierselbst in dem Sitzungssaale des Steiermärkischen Landtages (Landstube) zusammen.

Namens der geschäftsführenden Verwaltung übernimmt Herr Eisenbahndirektions-Präsident Kranold den Vorsitz, der Vereinssekretär Schubert das Schriftführeramt.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit der Mittheilung, dass

Seine Excellenz der K. K. Oesterreichische Handelsminister Herr Graf Wurmbrand,
Seine Excellenz der K. K. Sektionschef Herr Dr. von Wittek,
der K. K. Sektionschef und Vorstand der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen Herr Freiherr von Lilienau,
der Vizepräsident der Statthalterei Herr Graf Chorinsky,
der K. K. Generaldirektor der Oesterreichischen Lokalbahnen Herr Ministerialrath Wurmb,
der Landeshauptmann Herr Graf Attems und
der Oberbürgermeister der Stadt Graz Herr Dr. Portugall

in der Versammlung erschienen seien, begrüsst die vorgenannten Herren namens der Versammlung und dankt denselben für ihr Erscheinen, indem er die Herren zugleich einladet, an den Verhandlungen theilzunehmen, insoweit ihre Zeit ihnen dies gestatte.

Auf Anregung des Herrn Vorsitzenden gibt sodann die Versammlung durch Erheben von den Sitzen der Trauer über das tief schmerzliche Ereigniss, welches das Kaiserhaus und ganz Oesterreich durch den plötzlichen Tod Seiner K. K. Hoheit des Erzherzogs Wilhelm betroffen, Ausdruck.

Hierauf spricht Seine Excellenz der Herr Minister Graf Wurmbrand seine Befriedigung aus, die Vertreter des Deutschen Eisenbahnvereins in seinem Heimathlande Steiermark begrüssen zu können. Als Chef des Oesterreichischen Handelsministeriums sei ihm bekannt, welche segensreiche Thätigkeit der Verein in einer langen Reihe von Jahren entfaltet habe. Die Einrichtungen des Vereins hätten eine weit über das Vereinsgebiet hinausragende Bedeutung erlangt und seien selbst für das Ausland mustergültig geworden, da diese Einrichtungen auf den reichen Erfahrungen einer grossen Zahl der im Vereine thätigen Fachmänner beruhten. Diesem letzteren Umstande sei es vornehmlich beizumessen, dass auch bei der weiter vorschreitenden Verstaatlichung von Eisenbahnen die Regierungen auf die Thätigkeit des Vereins Werth legen müssen, weil durch die auf reiche Erfahrungen gestützten Arbeiten der Fachmänner eine Grundlage für die weitere Entwickelung des Eisenbahnwesens auf seinen mannigfachen Gebieten geschaffen werde. Seine Excellenz gibt ferner dem Wunsche Ausdruck, dass das Streben des Vereins auch weiterhin auf die einheitliche Fortentwickelung des Eisenbahnwesens gerichtet sein möge und spricht die Ueberzeugung aus, dass auch die heutigen Verhandlungen einen Merkstein in der Fortbildung der zum Nutzen des Publikums und der Eisenbahnen geschaffenen Einrichtungen bilden werden.

Im Namen Steiermarks heisst der Landeshauptmann Herr Graf Attems die Versammlung mit herzlichen Worten willkommen mit dem Wunsche, dass den Herren Abgeordneten der kurze Aufenthalt in diesem Lande in angenehmer Erinnerung bleiben möge.

Namens der Landeshauptstadt Graz bewillkommnet Herr Bürgermeister Dr. Portugall die Herren Vertreter des Vereins unter dem Ausdruck der Versicherung, dass die Stadt Graz es mit Freuden vernommen habe, dass der Verein für seine diesjährige Versammlung die Stadt Graz ausersehen habe — die Stadt, die schon öfter in der Lage gewesen sei, Deutsche Vereine und Versammlungen in ihren Mauern zu begrüssen.

Der Herr Bürgermeister schliesst mit dem Wunsche, dass die Berathungen der Versammlung von gedeihlichem Erfolge

begleitet und die Herren Abgeordneten der Stadt Graz ein freundliches Andenken bewahren mögen.

Nachdem hierauf noch Seine Excellenz Herr Sektionschef Dr. von Wittek die Versammlung mit einer freundlichen Ansprache begrüsst hat, in welcher Seine Excellenz insbesondere auf die Wichtigkeit des gedeihlichen Zusammenwirkens der Staatsbehörden und der Eisenbahnverwaltungen hinweist, spricht Herr Präsident Kranold den tiefgefühlten Dank der Versammlung für die anerkennenden Worte und die freundlichen Begrüssungen aus. Die Eisenbahnen seien ein wichtiger Faktor in der modernen Volkswirthschaft und hätten grosse Aufgaben zu erfüllen. Der Verein sei sich der Bedeutung dieser Aufgaben und seiner Verantwortung bewusst und werde auch fernerhin nach Kräften bemüht sein, dem nationalen Wohle der im Vereine vertretenen Länder zu dienen.

Dieses Bestreben werde in hohem Maasse gefördert durch die ehrenvolle Anerkennung, welche dem Verein heute von so hochgestellter Seite ausgesprochen worden sei. Der Herr Präsident spricht unter dem wiederholten Ausdruck des Dankes die Hoffnung aus, dass die Bestrebungen des Vereins zu einem erspriesslichen Ergebniss führen werden.

Es wird nunmehr in die Tagesordnung eingetreten.

I der Tagesordnung. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins für die Zeit vom Anfang Juli 1892 bis Anfang Juli 1894.

Zu Ziffer 1. Aufnahme neuer Mitglieder verweist der Herr Vorsitzende auf den unter Nr. XVI auf der Tagesordnung stehenden Gegenstand.

Zu Ziffer 2. Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder,
zu Ziffer 3. Firmenänderungen,
zu Ziffer 4. Anschluss von Bahnen an den Verein nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen,
zu Ziffer 5. Verzeichniss der Vereinsmitglieder,
zu Ziffer 6. Vereinssatzungen,
zu Ziffer 7. Vereins-Betriebsreglement,
zu Ziffer 8. Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement,
zu Ziffer 9. Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw.,
zu Ziffer 10. Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung,
zu Ziffer 11. Vereins-Abrechnungsstelle
nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts. Zu dem letzteren Punkte beleuchtet der Herr Vorsitzende durch Angabe von Zahlen den wirthschaftlichen Erfolg dieser Vereinseinrichtung in Bezug auf den wesentlich erleichterten Geldverkehr der Vereinsverwaltungen.

Zu Ziffer 12. Vereins-Wagenübereinkommen.

Zu Punkt b) ertheilt die Versammlung den Vorschlägen der geschäftsführenden Verwaltung ihre Zustimmung. Demgemäss werden die Ausschüsse für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und für technische Angelegenheiten mit einer Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens beauftragt unter gleichzeitiger Ertheilung folgender von der geschäftsführenden Verwaltung empfohlenen Direktive:

„Es erscheint zweckdienlich, dass die genannten beiden Ausschüsse in ihrer ersten, nach dem 1. April 1895 stattfindenden Sitzung je 10 Verwaltungen erwählen, welche zu geeigneter Zeit als ‚gemischter Ausschuss' von der geschäftsführenden Verwaltung berufen werden. Dieser gemischte Ausschuss, dem die Wahl einer Ausschussvorsitzenden überlassen bleibt, wird seine Arbeiten nach Möglichkeit so zu fördern haben, dass der Entwurf eines neuen Vereins-Wagenübereinkommens der Beschlussfassung der 1896er Vereinsversammlung unterbreitet werden kann."

Der Herr Vorsitzende knüpft hieran die Bemerkung, dass es sich empfehle, bei der bevorstehenden Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens nach Möglichkeit Vereinfachungen (namentlich auch in der Fassung) anzustreben. Im Laufe der Zeit sei namentlich durch Einarbeitung einer Anzahl von Spezialfällen der Wortlaut einzelner Bestimmungen unübersichtlich geworden, so dass den Dienststellen das Verständniss der betreffenden Vorschriften nicht unwesentlich erschwert werde.

Die Versammlung tritt dieser Ansicht bei und empfiehlt den Ausschüssen, diesem allgemeinen Gesichtspunkte bei der Neubearbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

Zu Punkt i) ergänzt der Herr Vorsitzende die Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung dahin, dass nach Abschluss des Jahresberichts ein Schreiben der Präsidialverwaltung des Schweizerischen Wagenverbandes eingegangen, dessen Inhalt den Vereinsverwaltungen mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 24. Juli d. J. Nr. 2309 bekannt gegeben worden ist. Danach wird die zwischen dem Verein und dem Schweizerischen Wagenverbande schwebende Angelegenheit in der nächsten Sitzung des letzteren zur Verhandlung gelangen und demnächst von den auf Schweizerischer Seite gefassten Beschlüssen weitere Mittheilung gemacht werden.

Die übrigen Punkte der Ziffer 12 unter a, c bis h und k bis o bieten keinen Anlass zu Bemerkungen.

Zu Ziffer 13. Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen,
zu Ziffer 14. Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern,
zu Ziffer 15. Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen,
zu Ziffer 16. Adressen der Wagenverwaltungen,
zu Ziffer 17. Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen,
zu Ziffer 18. Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge
ist nichts zu bemerken.

Zu Ziffer 19. Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Achsdrücke der Eisenbahnfahrzeuge
weist Herr Hofrath Kargl (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) darauf hin, dass es wünschenswerth erscheine, die Ausgabe des vorbezeichneten Verzeichnisses nach Möglichkeit zu beschleunigen, da dasselbe ein unentbehrliches Hilfsmittel insbesondere der äusseren Dienststellen bilde. Im Hinblick auf diesen Umstand beantragt Herr Hofrath Kargl, mit der Drucklegung des in Rede stehenden Verzeichnisses nicht bis zur Durchführung der in Aussicht stehenden Verstaatlichung Oesterreichischer Eisenbahnen zu warten, sondern dieselbe bald nach Durchführung der Neuorganisation der Preussischen Staatsbahnen in Angriff zu nehmen und so zu fördern, dass die Herausgabe thunlichst noch in der ersten Hälfte des Jahres 1895 erfolgen kann. Die Versammlung stimmt diesem Vorschlage zu.

Zu Ziffer 20. Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse,
zu Ziffer 21. Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins,
zu Ziffer 22. Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen,
zu Ziffer 23. Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Neben-eisenbahnen und der Lokaleisenbahnen,
zu Ziffer 24. Beantwortungen technischer Fragen,
zu Ziffer 25. Technikerversammlung,
zu Ziffer 26. Die Frage der zweckmässigsten Ueberhöhung der äusseren Schienenreihe und der Spurerweiterung in Krümmungen,
zu Ziffer 27. Grundzüge für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen,
zu Ziffer 28. Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben,
zu Ziffer 29. Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben,
zu Ziffer 30. Instruktion zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenzüge,
nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zu Ziffer 31. Einführung einer einheitlichen Zeit im Vereinsgebiete,
hebt der Herr Vorsitzende die hohe Bedeutung des auf Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in der Dresdener Vereinsversammlung (1890) gefassten Beschlusses hervor, dessen Durchführung sich ohne nennenswerthe Schwierigkeiten vollzogen habe, so dass nunmehr die angestrebte Einheitlichkeit in der Zeitrechnung in dem weiten

Gebiete des Vereins erreicht sei. Der Herr Vorsitzende stellt diese Thatsache mit Befriedigung fest und spricht der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unter Zustimmung der Versammlung den Dank für die von ihr gegebene Anregung aus.

Zu Ziffer 32. Preise für wichtige Erfindungen im Eisenbahnwesen,
zu Ziffer 33. Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins,
zu Ziffer 34. Statistik über die Dauer der Schienen,
zu Ziffer 35. Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche,
zu Ziffer 36. Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Radreifenbrüche und Radreifenanbrüche,
zu Ziffer 37. Versuche über die Widerstandsfähigkeit von Dampfkesselwandungen,
ist nichts zu bemerken.

Zu Ziffer 38. Vereins-Reiseverkehr,
hebt der Herr Vorsitzende die Bedeutung dieser wichtigen Vereinseinrichtung hervor, welche in den Kreisen des Publikums in hohem Maasse Anklang gefunden und sich im Laufe der Zeit weit über die Grenzen des Vereins ausgedehnt hat.

Zu Ziffer 39. Zeitung des Vereins,
zu Ziffer 40. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung,
ist nichts zu erinnern.

Zu Ziffer 41. Vereinskasse,
ersucht der Herr Vorsitzende — unter Zustimmung der Versammlung — die Verwaltungen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, sich der Prüfung der Vereinskassen-Rechnung unterziehen und der Vereinsversammlung über das Ergebniss der Prüfung bei Nr. XXIV der Tagesordnung Bericht erstatten zu wollen.

Zu Ziffer 42. Versorgungskasse für Vereinsbeamte,
ersucht der Herr Vorsitzende den Verwaltungsausschuss um Erstattung des Berichts bei Nr. XXV der Tagesordnung.

Zu Ziffer 43. Thätigkeit der Ausschüsse in den abgelaufenen beiden Geschäftsjahren,
weist der Herr Vorsitzende auf die in dem Jahresbericht näher dargelegten umfangreichen Arbeiten der einzelnen Ausschüsse hin und begegnet der Zustimmung der Versammlung in dem Vorschlage, den Ausschüssen für ihre mühevolle Thätigkeit an dieser Stelle den gebührenden Dank auszusprechen.

Zu Ziffer 44. Verkauf alter Akten,
erklärt sich die Vereinsversammlung mit den generellen Vorschlägen der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins bezüglich des Verkaufs alter entbehrlicher Vereinsakten und Rechnungsbeläge (Anmeldungen von Schuld- und Guthabenposten bei der Vereins-Abrechnungsstelle) einverstanden.

II der Tagesordnung. Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Ueber den obenbezeichneten Antrag erstattet Herr Ober-Regierungsrath Stutz (Badische Staatseisenbahnen) Bericht und empfiehlt den vom Ausschusse gestellten Antrag zur Annahme:

in § 9 der bezeichneten „Bestimmungen“ die Jahreszahl 1894 durch 1898 zu ersetzen,

um so den Fortbestand der Einrichtung der Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften auf weitere 4 Jahre zu sichern.

Herr Ober-Regierungsrath Thomé (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) regt hierbei die Frage an, ob es sich nicht im Hinblick auf die bereits vom Herrn Vorsitzenden bei Ziffer 38 des Jahresberichts hervorgehobene Bedeutung dieser Vereinseinrichtung empfehlen möchte, die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften, die sich seit einer Reihe von Jahren sehr gut bewährt habe, zu einer dauernden Vereinseinrichtung zu machen.

Nachdem der Herr Berichterstatter indessen die auch bereits im Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs erwogenen, gegen den Vorschlag des Herrn Ober-Regierungsrath Thomé sprechenden Gründe näher dargelegt, wird die gegebene Anregung zurückgezogen und der Antrag des Ausschusses von der Versammlung einstimmig genehmigt.

III der Tagesordnung. Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 7 Abs. 1 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Abänderung der Festsetzungen in § 2 und § 7 der vorgenannten „Bestimmungen“.

Die gestellten Anträge, über welche namens des Ausschusses Herr stellvertretender Direktor Becker (Pfälzische Eisenbahnen) Bericht erstattet, betreffen die Fragen:

1. ob und unter welchen Bedingungen eine Verwaltung Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte ausserhalb ihres Bahnbereiches errichten dürfe (Badischer Antrag),
2. ob das in § 7 Abs. 1 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften enthaltene Verbot der Ausgabe dieser Fahrscheinhefte durch Reiseunternehmer aufzuheben sei (Bayerischer Antrag).

Die Verhandlungen des Ausschusses haben zu folgenden Beschlüssen geführt:

1. Der Vereinsversammlung folgende neue Fassung des § 2 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften vorzuschlagen:

„[1] Jede Verwaltung, welche sich an der Ausgabe der Fahrscheinhefte betheiligen will, macht hiervon unter Bezeichnung ihrer Ausgabestellen der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Mittheilung.

[2] Die Errichtung von Ausgabestellen einer Verwaltung ausserhalb ihres eigenen Verwaltungsbereiches ist von der Zustimmung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs abhängig.“

2. Der Vereinsversammlung zu empfehlen, an Stelle der seitherigen Vorschriften in § 7 Abs. 1 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften folgende neue Fassung zu beschliessen:

„[1] Die Uebertragung des Verkaufs zusammenstellbarer Fahrscheinhefte an Reiseunternehmer seitens einer am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltung ist zulässig, sofern dieselbe unter der Firma und Verantwortung dieser Verwaltung stattfindet und die Genehmigung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs gefunden hat.

[2] Die Gewährung einer Vergütung für den Verkauf der Fahrscheinhefte seitens einer am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltung ist ausgeschlossen. Dagegen ist es der betreffenden Bahnverwaltung freigestellt, dem Reiseunternehmer die Erhebung einer Ausfertigungsgebühr zu gestatten.“

(Die bisherigen Absätze 2—4 des § 7 wären bei Annahme vorstehender Bestimmungen mit den Ziffern 3—5 zu bezeichnen.)

Der Herr Berichterstatter empfiehlt für den Fall, dass die Versammlung mit den Vorschlägen des Ausschusses in sachlicher Beziehung einverstanden ist, folgende redaktionelle Verbesserung des Abs. 1 in § 7 der Bestimmungen:

„[1] Die Uebertragung des Verkaufs zusammenstellbarer Fahrscheinhefte an Reiseunternehmer seitens einer am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltung ist nur mit Genehmigung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und nur dann zulässig, wenn dieser Verkauf unter der Firma und Verantwortung dieser Verwaltung stattfindet.“

Ferner bringt Herr Präsident Kranold — ebenfalls unter der Voraussetzung, dass der vorstehende Ausschussantrag unter 2 Annahme findet — folgende redaktionelle Verbesserungen in Vorschlag:

a) in dem vom Ausschusse vorgeschlagenen neuen Absatz 2 des § 7 ist hinter den Worten: „Die Gewährung einer Vergütung“ zum besseren Verständniss einzuschalten: „an Reiseunternehmer“;
b) dem bisherigen Abs. 2 (neu 3) ist im Hinblick darauf, dass der zwischen dem Inhalt der heutigen Absätze 1 und 2 bestehende Gegensatz — unbedingtes Verbot der Ausgabe von Fahrscheinheften durch Reiseunternehmer und bedingte Erlaubniss zur Ausgabe von Fahrscheinheften durch fremde, ausserhalb des Vereinsgebietes gelegene Bahnverwaltungen — künftig fortfällt und somit die Einleitung des Abs. 2

(neu 3) durch das Wort „Dagegen" nicht mehr zutreffend erscheint, folgende Fassung zu geben:

„3 Die Ausgabe der Fahrscheinhefte durch fremde, ausserhalb des Vereinsgebietes gelegene Bahnverwaltungen ist unter der Bedingung gestattet, dass diese Verwaltungen rücksichtlich ihrer Strecken usw. (wie bisher)".

Nachdem sich der Herr Berichterstatter seinerseits mit den vom Herrn Präsidenten Kranold vorgeschlagenen Fassungsänderungen einverstanden erklärt, werden die Anträge des Ausschusses mit den heute vorgeschlagenen redaktionellen Verbesserungen angenommen.

IV der Tagesordnung. Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Ergänzung des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement" durch Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsanträgen.

Der Ausschuss, über dessen Verhandlungen Herr Generaldirektionsrath Dr. Röll (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) berichtet, beantragt:

Die Vereinsversammlung wolle das vorliegende „Uebereinkommen, betreffend die Erstattung von Fahrgeld", genehmigen und die geschäftsführende Verwaltung ermächtigen, dasselbe als Anhang VI zu dem Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit 1. Mai 1895 zur Einführung zu bringen.

Herr Generaldirektor Hofrath Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) wendet sich gegen den vorliegenden Antrag, indem er geltend macht, dass das vom Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs ausgearbeitete Uebereinkommen sich mit der in den Beförderungsbedingungen für den Vereins-Reiseverkehr ausgesprochenen Vorschrift, dass dem Reisenden ein Anspruch auf Erstattung von Fahrgeldern für unausgenutzte Fahrscheinhefte nicht zustehen soll, in Widerspruch setze und dass kein ausreichender Grund vorliege, jene vereinsrechtliche Bestimmung aufzuheben; es sei ferner insbesondere Werth darauf zu legen, dass die Entscheidung über die Erstattung von Fahrgeld in den Fällen, wo keine rechtliche Verpflichtung hierzu vorliegt, derjenigen Verwaltung vorbehalten bleibe, auf deren Rechnung die Rückvergütung stattzufinden habe. Deshalb vermöge die Kaiser Ferdinands-Nordbahn — wie ihrerseits schon bei den Verhandlungen des Ausschusses mit Nachdruck betont worden sei — dem in dem Entwurfe ausgesprochenen Grundsatze, dass die Entscheidung über Fahrgelderstattungen aus Billigkeitsrücksichten allgemein in die Hand der regelnden Verwaltung gelegt werde, nicht zuzustimmen.

Nachdem der Herr Berichterstatter diesen Ausführungen gegenüber darauf hingewiesen, dass durch das Uebereinkommen nur eine schon heute allgemein bestehende, auch von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wohl im allgemeinen beobachtete Uebung festgelegt und dadurch eine wesentliche Erleichterung des Geschäftsverkehrs unter den Vereinsverwaltungen und die in hohem Maasse wünschenswerth erscheinende Beschleunigung in der Erledigung von Fahrgeld-Erstattungsanträgen herbeigeführt werden soll, wird der Antrag des Ausschusses mit allen gegen die Stimmen zweier Verwaltungen angenommen.

V der Tagesordnung. Antrag des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 2, 12, 13, 14, 16 und 21 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung.

Die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft hat unter dem 14. April bezw. 9. Mai d. J. folgende Anträge auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens eingebracht:

Zu § 2, Punkt 3. „Hinsichtlich jener offenen Güterwagen, deren Ladung unter Schutz bahneigener Decken befördert wird, steht der Bestimmungsstation bei der Weitersendung der Ladung mit einem neuen Frachtbrief gleichfalls das Recht zu, die Bahndecken auf den Wagen bis zur neuen Bestimmungsstation zu belassen. Hierüber enthalten die §§ 12, 13, 14, 16 und 21 besondere Bestimmungen."

Zu § 12, Punkt 2. „Für offene Güterwagen unter Schutz bahneigener Decken wird bei Belassung der letzteren auf den Wagen nach einer neuen Bestimmungsstation die Zeit- und Laufmiethe um 50 % erhöht."

Zu § 13, Punkt 2. „Für offene Güterwagen unter Schutz bahneigener Decken wird bei Belassung der letzteren auf den Wagen nach einer neuen Bestimmungsstation die Vergütung um 50 % erhöht."

Zu § 14, Punkt 1. „Bei offenen Güterwagen unter Schutz bahneigener Decken wird, wenn die letzteren auf denselben Wagen nach einer neuen Bestimmungsstation weitergesendet werden, die Befreiung nur für die neue Bestimmungsstation gewährt."

Zu § 16, Punkt 1. „Die offenen Güterwagen unter Schutz bahneigener Decken sind, wenn die letzteren auf denselben Wagen nach einer neuen Bestimmungsstation weitergesendet werden, in den Nachweisen mit Schuldberechnung mit dem Buchstaben, der Nummer des Wagens und überdies mit der Bezeichnung ‚Decken' kenntlich zu machen."

Zu § 21, Punkt 1. „Für bahneigene Decken, welche von einer Bestimmungsstation mit denselben Wagen nach einer neuen Bestimmungsstation weiter versendet werden, ist grundsätzlich nur der von der Versandstation ausgestellte Original-Begleitschein weiter zu benutzen, und darf die Anrechnung der Ladefrist für die Weitersendungsstation nicht erfolgen (§ 10, Punkt 5).

Die neue Bestimmungsstation ist im Begleitscheine deutlich ersichtlich zu machen und die Versandstation von der Weitersendung der Decken schriftlich zu verständigen."

Da diese Anträge, welche von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins und der vorsitzenden Verwaltung des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung für dringlich erklärt sind, bei der Kürze der Zeit für die Beschlussfassung der diesjährigen Vereinsversammlung nicht mehr erschöpfend vorbereitet werden konnten, so ist der Ausschuss — namens dessen Herr Regierungsrath Schulz (Badische Staatseisenbahnen) berichtet — zu dem Vorschlage gelangt:

Die Vereinsversammlung wolle die Anträge der Südbahn-Gesellschaft dem Ausschusse für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung zur Beschlussfassung — erforderlichenfalls im Einvernehmen mit dem Güterausschusse — gemäss § 13 Abs. 1b und § 16 der Vereinssatzungen überweisen, derart, dass die gefassten Beschlüsse dann bindend werden, wenn denselben nicht bei der schriftlichen Abstimmung von einem Zehntel sämmtlicher den Vereinsverwaltungen zustehenden Stimmen widersprochen wird.

Die Versammlung ertheilt dem Antrage des Ausschusses ihre Genehmigung.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2458 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Radreifenbruch-Statistik für das Rechnungsjahr 1891 (abgesandt am 11. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Zu der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande als Kundmachung 11 ausgegebenen „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften" ist der 3. Nachtrag ausgegeben worden.

Aus dem Deutschen Reich.

Militärbeförderung.

Die Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen sind, laut einer im „Armee-Ver.-Bl." veröffentlichten Bekanntmachung des Kriegsministeriums, ermächtigt worden, beurlaubten Soldaten bei kürzerer Urlaubsdauer (bis zu 8 Tagen) die Benutzung der III. Wagenklasse aller Schnellzüge nach den Sätzen des Militärtarifs bis auf weiteres in dem Falle freizugeben, dass es sich um Entfernungen über 300 km und um Reisen handelt, die ausserhalb der Festzeiten — also nicht an dem Tage vor oder nach Weihnachten, Ostern und Pfingsten oder während dieser Festtage — angetreten werden. Bei Benutzung von Durchgangs- (D-) Zügen sind Platzkarten zu lösen. Für die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen gelten dieselben Bestimmungen mit der Maassgabe, dass die Benutzung der Schnellzüge zu den Sätzen des Militärtarifs auch in der Woche nach Beendigung der grossen Herbstübungen ausgeschlossen ist. Das Bedürfniss für die Benutzung von Schnellzügen ist seitens der Truppentheile auf den Urlaubspässen der Mannschaften durch den Vermerk „Benutzung von Schnellzügen" zu bescheinigen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Die 24,06 km lange Nebenbahn Vossowska-Lublinitz mit den Haltestellen Pluder, Pawonkau und Lipie wird voraussichtlich am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Sämmtliche Haltestellen sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Wagenladungsgütern, die Haltestelle Pawonkau ausserdem zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung von Stückgut und Sprengstoffen ist keine der genannten Haltestellen geeignet.

Die Nebenbahn Vossowska-Lublinitz wird dem Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) in Breslau unterstellt.

Eröffnungen bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Vom 16. d. Mts. ab können von und nach der an der Bahnstrecke Buchloe-Kempten gelegenen Haltestelle Beckstetten Stückgüter bis zum Einzelgewicht von 250 kg abgefertigt werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Bromberg. Die an der Bahnstrecke Posen - Schneidemühl gelegene Personenhaltestelle Milcz-Hauland führt vom 1. September d. J. ab die Bezeichnung „Milsch".

Crefelder Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1893/94 hat sich die Hoffnung auf eine dauernde Besserung der Sammet- und Seidenindustrie nicht bestätigt. Eine in den ersten Monaten erzielte Mehreinnahme wurde durch die ungünstigen Ergebnisse der Wintermonate bis auf einen Betrag von 6 627 *M.* herabgemindert. Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug 23 961 *M.* mehr wie im Vorjahre. Die Erweiterungen der bestehenden Anlagen erstreckten sich im Betriebsjahre auf die Bahnhöfe St. Hubert und Crefeld-Nord. Die Betriebslänge der Bahn beträgt jetzt 61,40 km. Die Einnahmen betrugen 398 950 *M.* gegen 362 841 *M.* im Vorjahre und die Ausgaben 283 757 *M.* gegen 288 027 *M.* im Vorjahre. Von dem verfügbaren Ueberschuss von 113 871 *M.* entfallen auf Zinsen der 4 % Anleihe 20 000 *M.*, Rücklagen in den Erneuerungsfonds 41 220 *M.*, Rücklagen in den ordentlichen Reservefonds 2 928 *M.*, desgleichen in den gesetzlichen Reservefonds 2 250 *M.*, Eisenbahnsteuer 1 154 *M.*, 3 % Dividende (i. V. 1,25 %) 45 000 *M.*, Vortrag auf neue Rechnung 1 319 *M.*

Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

In der am 9. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der von der Verwaltung vorgelegte Jahresabschluss für 1893/94 genehmigt und die Dividende auf 6,1 % festgesetzt. Seitens der Verwaltung wurde hervorgehoben, dass die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahre aus dem Personenverkehr rund 9 000 *M.* und aus dem Güterverkehr rund 1 000 *M.* mehr als in 1892/93 vereinnahmte, während eine Mehrausgabe von rund 7 000 *M.* stattgefunden habe, welche namentlich durch vermehrte Kiesbeschaffung für den Bahnkörper entstanden sei. Im Berichtsjahre wurden 233 617 *M.* vereinnahmt, wovon 116 004 *M.* auf Betriebsausgaben, ausschliesslich solcher auf Rechnung des Erneuerungsfonds, 14 905 *M.* auf Rücklage zum Erneuerungsfonds, 1 466 *M.* auf Rücklage zum Extra-Reservefonds und 1 500 *M.* auf Rücklage zum Neben-Erneuerungsfonds entfielen. Die Gesammtausgabe betrug hiernach 133 875 *M.* und der Ueberschuss 99 450 *M.*, der wie folgt zur Vertheilung gelangt: 6,1 % Dividende von 1 442 000 *M.* Aktienkapital = 87 962 *M.*, 4 866 *M.* Eisenbahnsteuer, 1 296 *M.* persönliche Gewinnantheile für die Direktion, 4 398 *M.* Rücklage in den Bilanz-Reservefonds und 926 *M.* Vortrag auf das folgende Jahr. Die Versammlung genehmigte hierauf ohne Debatte den beantragten Bau der kurzen Anschlussstrecke Cranz-Cranzbeck, zu welchem seitens der Interessenten bereits folgende Beiträge à fonds perdu gezeichnet sind: vom Domänenfiskus 13 000 *M.*, vom Provinzialverband Ostpreussen 15 000 *M.*, vom Kreis Memel 3 000 *M.*, vom Kreis Fischhausen 3 000 *M.* und von der Dampfschifffahrtsgesellschaft Memel-Cranz 5 000 *M.*, zusammen 39 000 *M.*

Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht der Verwaltung der von Bredelar nach Martenberg führenden, 11 km langen, schmalspurigen Rhene-Diemelthal-Eisenbahn entnehmen wir nachstehende Angaben.

Im Betriebsjahre 1893/94 wurden auf der nur dem Güterverkehre dienenden Bahn 22 t Eilstückgut und 587 t Frachtstückgut, davon 439 t zu gewöhnlichen Frachtsätzen und 148 t zu ermässigten Frachtsätzen, ferner 82 065 t Wagenladungsgüter auf durchschnittlich 9,06 km, mithin 749 027 tkm, befördert. Der Güterverkehr hat (mit Ausnahme des Eisenerzversandes) gegen das Vorjahr infolge der neu eröffneten Bahnstrecke Arolsen-Corbach eine Abnahme erfahren, während der Versand von Eisenerz um etwa 7 500 t zugenommen hat.

Die Einnahmen beliefen sich aus dem Güterverkehr auf 40 542 *M.* und die Gesammteinnahmen auf 41 473 *M.* Nach Abzug der Ausgaben in Höhe von 32 522 *M.* ergab sich ein Ueberschuss von 8 951 *M.* Hiervon sind zusammen 1 661 *M.* zu satzungsmässigen Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds und 182 *M.* zur Zahlung der Eisenbahnsteuer verwendet, während der Rest von 7 108 *M.* unter die Interessenten vertheilt worden ist.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Der Personenverkehr hat nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht im Jahre 1893/94 wiederum eine Steigerung erfahren, indem 12 276 Personen mehr befördert worden sind und dafür ohne Gepäck eine Mehreinnahme von 5 933 *M.* erzielt worden ist; desgleichen hat auch der Güterverkehr im Berichtsjahre eine wesentliche Zunahme zu verzeichnen, indem ungefähr 13 268 t mehr zur Beförderung gelangt sind. Namentlich kommen hier die Station Anröchte mit 7 000 t, Erwitte mit 2 267 t in Betracht, während der Verkehr von Warstein und Belecke, welcher im vorvergangenen Jahre eine Abnahme zeigte, wieder auf seinen normalen Stand gestiegen ist.

Die im letzten Geschäftsbericht ausgesprochene Erwartung einer Besserung des Verkehrs hat sich voll bestätigt.

In dem Berichtsjahre betrugen die Einnahmen 243 351 *M.* (hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 66 905 *M.* und aus dem Güterverkehr 154 113 *M.*), die Ausgaben 122 125 *M.* und der Ueberschuss 121 226 *M.* Von dem letzteren wird der Erneuerungsfonds mit 20 508 *M.* und der Reservefonds A mit 1 846 *M.* ausgestattet, während zur Verzinsung der Vorzugsanleihe 12 150 *M.* und zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 1 737 *M.* erforderlich sind. Der verbleibende Reingewinn in Höhe von 84 985 *M.* wird wie folgt verwendet: Ausstattung des Reservefonds B 4 249 *M.*, persönliche Gewinnantheile 5 949 *M.*, Tilgung des Betriebs-Ablösungskontos 8 690 *M.*, 4,2 % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien 31 500 *M.*, 4,2 % Dividende auf die Stammaktien 31 500 *M.*, ausserdem Zuwendungen an Arbeiter 165 *M.* und Vortrag auf neue Rechnung 2 932 *M.*

Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht für das Jahr 1893/94 hat sich im Personenverkehr die Zahl der Reisenden von 102 180 Personen im Vorjahre auf 117 948 Personen im Berichtsjahre vermehrt. Dementsprechend hat sich die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr um rund 5 860 *M.* erhöht. Im Güterverkehr hat, wie im Vorjahre, eine Mehrbeförderung, und zwar von 15 150 t mit einer Mehreinnahme von rund 5 500 *M.* stattgefunden. Diese im Verhältniss zu der mehrbeförderten Tonnenzahl geringe Mehreinnahme ist auf die im Juni 1893 erfolgte Einführung des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel zurückzuführen.

Im Berichtsjahre betrugen die Betriebseinnahmen 147 085 *M.* (davon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 55 720 *M.* und aus dem Güterverkehr 86 373 *M.*), die Betriebsausgaben 72 867 *M.* und der Ueberschuss 74 218 *M.* Davon gehen ab zu konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds 3 624 *M.* und zur Ausstattung des Reservefonds 500 *M.*, so dass ein verfügbarer Ueberschuss von 70 094 *M.* verbleibt, der wie folgt Verwendung findet: zur

Zahlung der Eisenbahnsteuer 6 095 ℳ, zur Verfügung des Magistrats Perleberg 60 999 ℳ.

Bahnprojekte.

Das bisherige Sozietätsverhältniss des Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmers Albert Sprickerhoff zu Hannover zu der Firma Soenderop & Co. ist gelöst und eine Einigung dahin erzielt worden, dass auf den Bauunternehmer Sprickerhoff folgende Bahnprojekte übergegangen sind:

Hildesheim-Hämelerwald, Bremen-Unterelbe, Horn-Harsefeld, Harsefeld-Horneburg, Harsefeld-Buxtehude, Bremervörde-Oldenbüttel, Neuland-Bederkesa, Wischhafen-Wolfsbruch-Basbeck, Wischhafen-Kreisgrenze-Basbeck, Basbeck-Moorausmoor, Moorausmoor-Bederkesa (Nordlinie), Moorausmoor-Bederkesa (Südlinie), Altländer Kleinbahn, Buxtehude-York-Stade, Königreich-Kranz-Neugraben, Kranz-Moorburg-Harburg, Moorburg-Hausbruch, Oldenzaal-Nordhorn-Lingen-Löningen, Nenndorf-Münder, Rinteln-Kirchhorsten, Kehdinger Bahn, Rinteln-Lemgo, Paderborn-Gütersloh, Gütersloh-Dissen, Westfälische Nordbahnen, Rheine-Emmerich, Borken-Dülmen-Hamm, Winterswyk-Stadtlohn-Coesfeld, Burgsteinfurt-Nienborg, Bramsche-Hörstel, Paderborn-Horn, Voldagsen-Salzhemmendorf, Dissen-Rheine, Dissen-Lengerich-Rheine, Lengerich-Bevergern-Hörstel, Farge-Geestemünde, Rönnebeck-Geestemünde, Beckum-Ennigerloh-Warendorf, Harz-Querbahn, Brockenbahn, Harz-Gürtelbahn.

Zur finanziellen Durchführung dieser Projekte ist der Bauunternehmer Sprickerhoff in ein Vertragsverhältniss zu der „Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung in Berlin“ getreten, welche, wie bekannt, von der Nationalbank für Deutschland, Jacob Landau-Berlin, Breslauer Diskontogesellschaft und Wilh. v. Lindheim-Wien ins Leben gerufen ist und an welcher noch mehrere Bankinstitute konsortial betheiligt sind.

Erhöhung von Beförderungspreisen für Personen und Reisegepäck im Direktionsbezirk Bromberg.

Vom 1. Oktober d. J. ab tritt eine Erhöhung der Beförderungspreise für Personen und Reisegepäck in den nachbezeichneten Stationsverbindungen, soweit sich zwischen denselben die kürzeste Entfernung über Schneidemühl-Konitz-Dirschau berechnet, dadurch ein, dass a) im Verkehr zwischen Erpel, Friedheim und Weissenhöhe einerseits und Dirschau und nördlich und östlich von Dirschau gelegenen Stationen andererseits nicht mehr die Kilometer der Station Schneidemühl, b) im Verkehr zwischen Morroschin, Pelplin und Subkau einerseits und Schneidemühl und westlich, nördlich und südlich hiervon gelegenen Stationen andererseits nicht mehr die Kilometer der Station Dirschau, sondern die in dem Kilometerzeiger des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg vom 1. Juli 1894 nachgewiesenen wirklichen Entfernungen der Berechnung der Beförderungspreise zu Grunde gelegt werden.

Die direkten Fahr- und Rückfahrkarten im Verkehr zwischen Schneidemühl und Dirschau und über diese Bahnstrecke gelten vom 1. Oktober d. J. ab nicht mehr zur Fahrt über Bromberg, sondern nur noch zur Fahrt über Konitz.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn. Der Beschluss des Aufsichtsraths, das Grundkapital um 4 275 000 ℳ zu erhöhen, wird nunmehr einer auf den 30. d. Mts. anberaumten Generalversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Den Aktionären sollen auf je 4 800 ℳ alte Aktien 1 200 ℳ neue zum Kurse von 110 ℳ zum Bezuge angeboten werden. Die Kapitalerhöhung erfolgt zum Zwecke der Beschaffung von Mitteln, welche die Ausdehnung des Betriebes erfordert.

Münchener Strassenbahn. Nach dem Berichte für das abgelaufene Geschäftsjahr beträgt der Ueberschuss auf Gewinn- und Verlustkonto 519 595 ℳ. Nach Abzug der zur Ausstattung des gesetzlichen Reservefonds erforderlichen 6000 ℳ, der vertrags- und satzungsmässigen Gewinnantheile des Vorstands von 7 794 ℳ, des Aufsichtsraths von 27 303 ℳ, der Gratifikationen für Beamte und Bedienstete von 13 540 ℳ, sowie der Dotirung des Pensionsfonds mit 4000 ℳ, verbleibt ein Rest von 460 958 ℳ, von welchem eine Dividende von 8 % = 320 000 Mark gezahlt wird, während die verbleibenden 140 958 ℳ dem Gewinn-Reservekonto zugeführt werden.

Friedr. Krupp - Grusonwerk.

Im Jahre 1893 wurden durchschnittlich 2 464 Arbeiter (gegen 2 164 Arbeiter im Vorjahre) beschäftigt.

In den Giessereien wurden u. a. angefertigt: 4 189 200 kg Hartguss-, Herz- und Kreuzungsstücke für Eisenbahnen, Hartgussräder und Achsen mit Rädern für Bergwerks- und Fabrikbetrieb, für Erdtransport und Strassenbahnen, Hartgusswalzen, verschiedene Hartgussartikel, namentlich Strassen- und Grubenbahn-Geleistheile, Dampf- und Presscylinder, Zahnräder usw., sowie verschiedene Maschinentheile von besonderer Härte und Festigkeit, ferner 2 604 000 kg Stahlgussgeschosse und Stahlformgussstücke, als: Kreuzköpfe, Kesselträger, Zahnräder, Schiffsschrauben, Stopfbüchsen, Räder, Herzstücke für Eisenbahnen und Strassenbahnen usw. und andere Theile für Schiffs- und Maschinenbedarf.

In den Maschinenwerkstätten wurden u. a. angefertigt: feststehende und fahrbare Hand- und Dampfdrehkrahne, Laufkrahne, Aufzüge, Eisenbahnweichen und Drehscheiben für Normal- und Schmalspur usw.

Zur Herstellung dieser Gegenstände wurden verwendet: 15 811 400 kg Roh- und Brucheisen, 1 466 300 kg Schmiedeeisen, Walzeisen, Eisenblech, 2 208 700 kg Stahl, 32 100 kg Blei, 9 700 kg Zink, 12 900 kg Zinn, 112 300 kg Kupfer und Messing, 9 216 800 kg Koks und 19 126 900 kg Kohlen.

Aus den Niederlanden.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Durch die am 1. Juni 1893 erfolgte Eröffnung der Staatsbahnlinie Maasluis - Hoek van Holland hat sich das Betriebsnetz der Gesellschaft gegen das Vorjahr um 39 km erweitert. Ende 1893 umfasste dasselbe 1 227 km Eisenbahnen und 35 km Strassenbahnen. Von den ersteren entfallen 230,8 km auf die eigenen Linien der Gesellschaft, 358,29 km auf gepachtete Staatsbahnen, 205,55 km auf mitbetriebene Staatsbahnen, 410,77 km auf gepachtete Privatbahnen und 21,58 km auf mitbetriebene Privatbahnen, während das Netz der Strassenbahnen sich vertheilt auf die Dampfstrassenbahnen von Lichtenvoorde nach Groenlo 4 km, von Leiden nach Katwyk 8,6 km, von Bussum nach Huizen 6 km, von Noordwyk nach Rynsburg 8 km, und vom Haag nach Scheveningen 9 km.

Auf sämmtlichen Haupt- und Lokalbahnen (einschliesslich der Dampfstrassenbahn Haag - Scheveningen) wurden in 1893 befördert 11 338 119 Personen (gegen 10 480 673 Personen in 1892), davon 10 581 191 Personen = 93,33 % im Lokalverkehr und 757 008 Personen = 6,67 % im direkten und Durchgangsverkehr; ferner 10 003 (8 948) t Gepäck, 23 328 (21 708) t Expressgüter, 45 738 (43 746) t Eilgüter, 2 207 081 (1 932 571) t Frachtgüter, 9 128 (13 843) Wagenladungen und 95 688 (32 006) Stück Vieh.

Die Gesammteinnahmen betrugen 12 211 276 (11 209 311) fl., und zwar entstammen davon 6 741 222 (6 227 064) fl. dem Personenverkehr, 122 104 (111 854) fl. dem Gepäckverkehr, 4 423 340 (4 228 369) fl. dem Güterverkehr, 196 469 (191 816) fl. dem Viehverkehr und 728 141 (450 208) fl. verschiedenen anderen Quellen.

Die Betriebskosten bezifferten sich auf 7 875 824 (7 594 976) fl., von denen auf den allgemeinen Dienst 720 459 (704 666) fl., den Bahndienst 1 557 387 (1 502 788) fl., die Maschinen- und Wagenverwaltung 2 743 898 (2 838 591) fl., den Fahrdienst und die Transportverwaltung 2 586 602 (2 338 803) fl. und den gemeinschaftlichen Stationsdienst usw. 267 478 (210 127) fl. entfielen.

Es verblieb daher ein Ueberschuss von 4 335 452 (3 614 335) fl., aus dem noch für Verzinsung der Anleihen 1 460 578 (1 380 792) fl., für Wagenmiethen und Wagenreparaturen 306 221 (251 115) fl., für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 1 683 612 (1 314 779) fl., an Zuschuss zu den Erneuerungsrechnungen der Königlich Niederländischen Lokalbahnen und der Haarlem-Zandvoort - Eisenbahn 34 156 (43 968) fl., für Abschreibungen 353 670 (318 359) fl., für Patentsteuer 14 062 (8 640) fl. und 46 261 (44 890) fl. für sonstige Ausgaben bestritten wurden. Der Reingewinn für das Jahr 1893 bezifferte sich einschliesslich 268 fl. Ueberschuss aus dem Vorjahre auf 562 575 fl. Hiervon wurde an die Aktionäre eine Dividende von 25 fl. für die Aktie = 2,5 % entrichtet.

Von den Lokalbahnen wurden in 1893 befördert: 588 484 (790 626) Personen, 275 (441) t Gepäck, 808 (1 415) t Expressgüter, 1 483 (2 316) t Eilgüter, 345 473 (329 164) t Frachtgüter, 604 (877) Wagenladungen und 10 516 (5 892) Stück Vieh. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 145 014 (215 814) fl., aus dem Gepäckverkehr 1 982 (3 212) fl., aus dem Güterverkehr 217 742 (259 539) fl. und aus dem Viehverkehr 8 563 (9 497) fl.

Es ist hierbei zu bemerken, dass die Lokalbahn Apeldoorn - Almelo im Jahre 1893 als Hauptbahn betrieben wurde, somit deren Betriebsergebnisse für 1893 in obenstehenden Ziffern nicht miteinbegriffen sind.

Auf den von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen Dampfstrassenbahnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

a) Lichtenvoorde-Groenlo. Verkehr 18 576 (18 190) Personen, 485 (631) t Gepäck und 179 (160) Wagenladungen Güter. Einnahmen 4 102 (4 172) fl., Betriebskosten 5 983 (5 976) fl.

b) Leiden-Katwyk. Verkehr 366 849 (329 019) Personen, 2 025 (1 772) t Stückgüter und 454 (320) Wagenladungen

Güter. Einnahmen 59 080 (51 009) fl., Betriebskosten 30 759 (38 371) fl.

c) Noordwyksche Dampfstrassenbahn. Verkehr 79 046 (78 629) Personen, 902 (712) t Stückgüter und 207 (150) Wagenladungen Güter. Einnahmen 12 192 (11 441) fl., Betriebskosten 8 630 (12 470) fl.

d) Bussum-Huizen. Verkehr 54 480 (50 844) Personen, 2 000 (1 658) t Stückgüter und 167 (628) Wagenladungen Güter. Einnahmen 12 611 (11 537) fl., Betriebskosten 9 319 (10 643) fl.

Der Fahrpark des Gesammtnetzes bestand Ende 1893 aus 300 Lokomotiven für die Hauptbahnen und 33 für die Strassenbahnen, ferner aus 788 Personen-, 212 Gepäck- und 2 812 Lastwagen.

Niederländische Centralbahn.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1893 waren wiederum ungünstiger als im Vorjahre. Im ganzen wurden 1 111 304 fl. oder nur 4 693 fl. mehr vereinnahmt als in 1892, während sich die Ausgaben um 13 498 fl. steigerten und 715 110 fl. betrugen. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Verlust von 1 416 fl. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 21 782 fl. weniger und aus dem Güter- und Viehverkehr 57 680 fl. mehr vereinnahmt als in 1892.

Befördert wurden: 679 335 (660 508) Personen, 1 506 (1 412) t Gepäck, 8 499 (8 066) t Expressgüter, 6 440 (4 813) t Eilgüter, 33 360 (30 310) t Stückgüter, 206 515 (190 999) t Wagenladungsgüter, 4 199 (4 091) Wagenladungen und 62 091 (13 814) Stück Vieh. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 509 276 (529 421) fl., aus dem Gepäckverkehr 11 739 (13 376) fl., aus dem Güterverkehr 363 412 (329 108) fl., aus dem Viehverkehr 85 840 (62 464) fl. und aus Nebenerträgen 141 137 (171 712) fl. Von den Betriebsausgaben entfielen auf die allgemeine Verwaltung 46 638 (38 922) fl., den Bahndienst 133 221 (113 198) fl., die Fahr- und Maschinenverwaltung 351 163 (405 397) fl und die sonstigen Ausgaben 184 087 (144 093) fl. Aus den Betriebseinnahmen mussten weiter noch 317 260 fl. für Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel verausgabt werden, während zur Verzinsung der Anleihen 80 350 fl. erforderlich waren.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Rom-Viterbo. Bezüglich der am 30. April d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebenen 87,75 km langen Linie theilen wir hinsichtlich der Bahntrasse noch folgendes mit: Bekanntlich zweigt die Linie vom Bahnhof Trastevere ab, läuft längs der Stadtmauer bis Porta Cavalleggieri, durchsetzt den Janiculus mittelst Tunnels, woselbst sich Bahnhof Rom S. Pietro befindet, durchläuft in geringer Windung das Höllenthal mit 2 Tunnels und 2 Viadukten und geht dann in gleichmässigem langen Zuge über die Provinzialstrasse (Via Cassia) und 2 Quereinschnitte zum Gelände von Bracciano. Dann werden durch Viadukte das Doganella- und Boccalupothal übersetzt, der Oriolohügel mit Tunnel durchschnitten, in der Richtung auf Bassano di Sutri das Gigante- und hinter Bassano das Mignonethal mit Viadukten überschritten und bei Capranica die Abzweigung nach Ronciglione erreicht. Von hier aus läuft die Bahn nach Ueberschreitung des Cacchianothales (Viadukt) durch die Gelände von Quercie d'Orlando, Barbarano und Vetralla, über die kleinen Einschnitte von Fontanella, Mecaccio und Trocche, das Porcarecciothal, den Filanteeinschnitt bei S. Martino und gelangt über die Thäler von Molinaccio, Buonrespiro und Elce zum Endpunkt Viterbo.

Wie ersichtlich, ist das von der Bahnlinie durchzogene Land sehr abwechselnd gestaltet, theilweise sogar recht zerklüftet, und der Bau derselben daher mit einiger Schwierigkeit verknüpft gewesen, deshalb die Anzahl der bedeutenderen Kunstbauten eine verhältnissmässig grosse. Von den 6 Tunnels ist der längste der unter dem Janiculus mit 1,21 km Länge, während die übrigen zwischen 158 und 454 m Länge wechseln; die 14 grösseren Viadukte haben insgesammt 79 Bogen zu je 10 bis 15 m Spannung. Grösseste Neigung ist 1,5 % und kleinster Krümmungshalbmesser 300 m. Bei der 7,5 km langen gleichzeitig eröffneten Zweiglinie ist dieselbe Krümmung, aber eine höchste Neigung von nur 0,28 %, und das Angelothal wird durch einen Viadukt von 7 Bogen in Mauerwerk mit 46 m grösster Höhe überschritten. Die Hauptlinie hat folgende Bahnhöfe: Rom S. Pietro, S. Onofrio, La Storta Tormello, Cesano, Anguillara, Crocicchie, Bracciano, Manciana, Oriolo, Bassano di Sutri, Capranica, Barbarano, Vetralla, S. Martino al Cimino und Viterbo Porto Romana, ferner hat die Abzweigung ab Capranica noch den Endbahnhof Ronciglione.

Die Linie ist Sekundärbahn des Mittelmeernetzes, gehört zur II. Betriebsdirektion, Oberinspektorat Rom bezüglich des Betriebes und Verkehres.

Reggio Calabria-Battipaglia. Am 6. Juni d. J. wurde die weitere Strecke Ricadi-Pizzo in der Länge von 83,2 km dem Betriebe übergeben, enthaltend die Bahnhöfe Tropea, Parghello, Briatico, Monteleone P. S. Venere und Pizzo. Stärkste Neigung 1,25 %, kleinster Krümmungshalbmesser 400 m, 2 Tunnels von 731 und 947 m Länge, ferner einen Viadukt über die Felsschlucht von La Ruffa mit 2 Reihen Bogen, eine eiserne Brücke über die Felsschlucht von La Brace mit 50 m Spannung; einen Viadukt über die Lumiaschlucht; einen Viadukt über die Burmariaschlucht; desgleichen über die Schlucht La Grazia; über die S. Nicoloschlucht und schliesslich über die Spartimentoschlucht.

Auch auf der Strecke Pizzo-Sant' Eufemia sind die Bauarbeiten soweit gefördert, dass die Betriebseröffnung im Monat September dieses Jahres bevorsteht. Ferner wurde die gegen 70 km lange Strecke Pisciotta-Castrocucco-Praja Ajella der Linie Eboli-Reggio am 12. Juli d. J. landespolizeilich abgenommen.

Genua-Ovada-Asti. Mit 17. Juni d. J. lief der vertraglich festgesetzte Zeitpunkt für die Betriebseröffnung der Strecke Campoligure-Ovada (14 km Länge) ab. Die Arbeiten wurden aber in den einzelnen Loosen derart gefördert, dass an Stelle der ebengenannten Einzelstrecke zu der besagten Zeit die ganze Linie zur Uebergabe an den Betrieb gelangen konnte, somit um 3 Jahre früher als gesetzlich bestimmt war. Dies günstige Ergebniss ist zumeist darauf zurückzuführen, dass die Verwaltung des Mittelmeernetzes infolge Anregung aus den Handelskreisen und im Hinblick auf die Wichtigkeit der Linie einen kräftigen Druck auf die Arbeitsleitungen ausübte. Am 28. Mai d. J. bereits konnte die Belastungs- und Biegeprobe bei den Kunstbauten, zunächst des Looses Polcevera-Mele beginnen, und am 12. Juni d. J. auf den Loosen Ovada-Campoligure-Mele stattfinden; am letzteren Tage wurde zugleich die gesammte landespolizeiliche Abnahme bewirkt. Am 18. Juni fand dann die Betriebseröffnung statt, nachdem Tags zuvor die feierliche Einweihung durch einen Telegrammwechsel zwischen der Stadtvertretung von Genua und dem Minister Saracco eingeleitet worden war.

Varese-Porto Ceresio. Die eifrige Beschleunigung der Arbeiten, namentlich am Bau des Seebahnhofs zu Porto Ceresio, hat es ermöglicht, dass die amtliche Bauabnahme am 10. Juli d. J. und die Betriebseröffnung am 19. Juli d. J. bewirkt werden konnte; letztere fand ohne besondere Einweihungsfeierlichkeiten statt. Die Linie ist 14,2 km lang, läuft geradeaus bis zur Olonabrücke, steigt dann bis zum Eingang des Indunotunnels, welcher den höchsten Punkt der Bahn bildet, und fällt alsdann stetig bis zum Ende. Die höchste Neigung beträgt 2 %, der kleinste Krümmungshalbmesser, allerdings nur an einer Stelle bei Varese, 250 m. An grösseren Kunstbauten sind 3 zu nennen, nämlich eine Unterführung behufs Kreuzung der Nordmailändischen Eisenbahn, ein Viadukt über den Olonafluss mit 10 Oeffnungen zu je 15 m und eine Ueberführung. Die Bahnhöfe heissen Induno Olona, Arcisate Brenno, Bisuschio Viggiù und Porto Ceresio, welcher letztere von seinem Güterschuppen aus zugleich 2 Anländen nebst Landungsbrücken auf dem Luganer See hat; von diesen dient die eine für Reisende, die andere für Güter. Die Linie wird als Sekundärbahn der Mittelmeerbahn-Verwaltung betrieben, obwohl sie keinen Theil des von der Regierung zum Betrieb überwiesenen Netzes bildet. Sie liegt in der Provinz Como, untersteht bezüglich des Verkehres und Betriebes dem Oberinspektorat Mailand. Die Linie ist zum gemeinschaftlichen Adriatisch-Mittelländischen Verkehr zugelassen.

Lecco-Colico. Die Gemeindeverwaltung Sondrio hatte neuerdings wiederholt Schritte bei dem Minister gethan, um die für Sondrio wichtige Verkehrseröffnung ab Lecco und damit eine Verbindung mit Mailand noch im Monat Juli zu veranlassen. Die lange gewünschte Eröffnung hat mit der Inbetriebsetzung der Strecke Bellano-Colico am 1. d. Mts. stattgefunden, und zwar zunächst bis Ende 1895 auf eigene Rechnung der Südbahngesellschaft, wie Gesetz und Vertrag bestimmen.

Parma-Spezia. Die Reststrecke Borgotaro-Pontremoli, in welcher sich der grosse fast 8 km lange Borgallotunnel befindet, mit deren Eröffnung die ganze für Ober- und Mittelitalien so wichtige Querverbindungslinie Parma-Spezia vollendet wird, hat, nachdem schon mehrmals der Eröffnungstag festgesetzt worden war, nunmehr am 1. d. Mts. in ihrer ganzen Ausdehnung von 120 km befahren werden können. Mit der Eröffnung geht die gesammte Betriebsführung der ganzen Linie auf die Verwaltung des Mittelmeernetzes über und wird das Stückchen der Linie Parma-Piacenza von Parma bis zur Einmündung der neuen Linie gemeinschaftlich für Mittelmeer und Adrianetz betrieben.

Messina-Patti-Cerda. Am 1. d. Mts. wurde auch die 9 km lange Strecke Cefalù-Casalbuono mit letztgenanntem für vollen Verkehr eingerichteten Bahnhof dem Betrieb übergeben.

Isernia-Campobasso. Auch die Bauarbeiten der 18 km langen Strecke Vinciaturo (Bosco Redole)-Boiano sind derart gefördert worden, dass dieselbe mit den Stationen Guardia-

regia, Campochiaro, S. Polo Matese (PH) und Boiano am 1. d. Mts. eröffnet werden konnte.

Bücherschau.

Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des Preussischen Staates in gedrängter Darstellung. Nebst einem Abdruck der Deutschen und der Preussischen Verfassungsurkunde und des Allerhöchsten Erlasses vom 4. Januar 1882. Von Dr. jur. P. Schubart, Geheimer Seehandlungsrath. Breslau, Verlag von Wilh. Gottl. Korn. Preis in Pappband 1,50 ℳ, in elegantem Leinenband 2 ℳ.

In der gewohnten gediegenen Ausstattung ist soeben die zehnte Auflage dieses allbekannten Werkes erschienen. Die Vorzüge, welche bisher dem Buche eine so ausserordentlich grosse Verbreitung verschafft haben: die Fülle des behandelten Stoffes, die präcise allgemeinverständliche Darstellung und die unbedingte Zuverlässigkeit aller Angaben sind dieser neuen Auflage in fast noch höherem Maasse eigen. Die neuesten gesetzgeberischen Vorgänge sind darin bereits eingehend behandelt: die Novelle zur Gewerbeordnung, die Umgestaltung des staatlichen und kommunalen Steuerwesens in Preussen, das Gesetz über die Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen, die Neuorganisation des Staatsbahnwesens u. a. m. Ein genaues alphabetisches Sachregister erleichtert den Gebrauch des Werkes, das nicht nur für jeden Beamten, sondern auch für den Zeitungsleser und überhaupt jeden Gebildeten ein unentbehrliches Handbuch ist.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Berichtigung des Nachtrags I zu Theil III, Heft 1 und des Nachtrags II zu Theil III, Heft 2 des Gütertarifs. In den vom 1. April d. J. gültigen Nachträgen, und zwar: im Nachtrag I zu Tarif Theil III Heft 1, dann im Nachtrag II zu Tarif Theil III Heft 2 für den obenbezeichneten Verband ist auf Seite 3 der Schnittfrachtsatz der Serie I (Getreide etc.) für Artonges von 14,95 Frcs. auf 14,90 Frcs. für 1 000 kg abzuändern.

Wien, am 8. August 1894. (1898)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Oberschlesisch - Rumänischer Kohlenverkehr. Vom 1. September d. J. ab findet der Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen vom 1. September 1893 auch auf Braunkohlen und Braunkohlenbrikets Anwendung.

Breslau, den 7. August 1894. (1899)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch - Württemb. Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. August 1894 treten für die Beförderung von Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub zum Düngen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Nach und von	Ulm	Beimerstetten
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
St. Ingbert . .	0,80	0,80

Stuttgart, den 11. August 1894. (1900)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Verkehr zwischen Württembergischen Stationen einerseits und südlichen Stationen des K. Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.) andererseits. Mit Gültigkeit vom 15. August 1894 treten für die Beförderung von Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub zum Düngen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht nachstehende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Nach und von:	Ulm
	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Burbach (Saar) . .	0,83
Malstatt	0,83
Neunkirchen (Saar)	0,80
Saarbrücken . . .	0,83
Völklingen	0,84

Stuttgart, den 11. August 1894. (1901)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Verkehr zwischen Württembergischen Stationen einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und Luxemburg andererseits. Mit Gültigkeit vom 15. August 1894 treten für die Beförderung von Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub zum Düngen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Nach und von	Ulm
	Frachtsätze für 100 kg ℳ
Diedenhofen	0,94
Dommeldingen	0,99
Düdelingen Werk . . .	0,98
Hayingen	0,95

Stuttgart, den 11. August 1894. (1902)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. September 1894. Mit Gültigkeit vom 1. September 1894 kommt im Pfälzisch-Bayerischen Verkehre ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zur Einführung.

Hierdurch wird der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Pfälzischen Bahnen andererseits vom 1. August 1887 nebst Nachtrag I und sonstigen hierzu erlassenen Verfügungen aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Oktober 1894 in Kraft.

München, den 7. August 1894. (1903)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Am 15. August 1894 tritt der Nachtrag XIII zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält, ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, Entfernungen für die Stationen Kettwig v. d. Brücke des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) und Bobzin, Hagenow (Stadt) und Wittenburg i. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahnen Betzdorf-Daaden, Dillenburg-Strassebersbach und Wissen-Morsbach bei Wissen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) — am 31. Oktober 1894 — und des Ausnahmetarifs 22 für Eisenvitriol zur Ausfuhr seewärts — am 30. September 1894.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 8 August 1894. (1904)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nord- etc. Bahn. Mit dem 1. Oktober d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn an Stelle des bisherigen Tarifes und dessen Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Die Frachtsätze des neuen Tarifes sind in der Oesterreich.-Ungarischen Kronenwährung ausgedrückt und für sämmtliche Verkehrsverbindungen doppelt in der unter a und b bezeichneten Höhe aufgestellt. Bis auf weiteres gelangen die Sätze unter b zur Berechnung. Gegen den bisherigen Tarif weist der neue Tarif theils geringe Frachterhöhungen, theils Ermässigungen auf; der grössere Theil der Frachtsätze ist, abgesehen von der Umrechnung aus der Gulden- in die Kronenwährung, unverändert geblieben.

Der neue Tarif findet, abweichend von den Bestimmungen des bisherigen Tarifes, für Steinkohlen und Steinkohlenbrikets nur unter der Bedingung der Frachtzahlung

für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Eisenbahnwagen Anwendung.

Druckabzüge des Tarifes sind zum Preise von 0,70 ℳ für ein Stück von unseren betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 10. August 1894. (1905)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich und Ungarn. (Herausgabe eines neuen Tarifheftes.) Am 1. September d. J. tritt in obenbezeichnetem Verbande ein neues Tarifheft 5 in Kraft. Dasselbe enthält Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg und Zágráb (Agram) der Südbahngesellschaft, ferner Ausnahmesätze für Kohlen etc. zwischen Luckenau (Bezirk Erfurt) und einigen Südbahnstationen.

Das Tarifheft ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Heller käuflich zu erhalten

Magdeburg, den 7. August 1894. (1906)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. (Kateg. I—IV der Nomenklatur) über Grajewo nach Königsberg von den im Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif 1 für die Beförderung von Getreide etc. im Preussisch-Russischen Verkehr aufgeführten Russischen Stationen sowie von sämmtlichen im Ausnahmetarif 1 für die Beförderung von Getreide etc. im Moskau-Königsberger Verkehr enthaltenen Stationen (mit Ausnahme der Stationen der Strecke Negoreloge-Schabinka der Moskau-Brestbahn, für welche direkte Sätze nach Königsberg über Grajewo bereits im Tarife Seite 5 enthalten sind) kommen von sogleich bei Dirigirung der Sendungen über die im Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif 1 für die Beförderung von Getreide etc. im Preussisch-Russischen Verkehr bezw. im Ausnahmetarif 1 für die Beförderung von Getreide etc. im Moskau-Königsberger Verkehr für die betreffenden Stationen angegebenen Routen die gleichen Frachtsätze wie im Deutsch-Russischen Verkehr über Wirballen nach Königsberg zur Berechnung. Abweichend instradiren dagegen:

a) von den Stationen der Charkow-Nikolajewbahn Boschkow über Woroschba, Bachmatsch, Gomel und Poltawa bis Pawlysch über Romny, Gomel, Bialystock, Grajewo;
b) der Jekaterinenbahn Jassinowataja bis Schelannaja und Jusowo bis Mariupol über Jassinowataja, Merefa und Grischino bis Rasdory über Sinelnikowo, Losowaja, Merefa, Woroschba, Bachmatsch, Gomel, Bialystock, Grajewo;
c) der Losowo-Sewastopolbahn durchweg über Losowaja, Merefa, Woroschba, Bachmatsch, Gomel, Bialystock, Grajewo;
d) Gorodetz der Orel-Witebskbahn ist über Briansk, Bialystock, Grajewo zu leiten;

ferner Millerewo bis Grafskoje der Südostbahnen der Strecke Koslow-Rostow über Woronesch, Bachmatsch, Gomel, Bialystock, Grajewo und Ranenburg bis Dankow-Lebedjan über Jeletz, Orel, Briansk, Bialystock, Grajewo. Die gültigen Frachtsätze für den direkten Deutsch-Russischen Verkehr über Wirballen nach Königsberg sind in dem Ausnahmetarif 1 a für die Beförderung von Getreide etc., gültig vom 1./13. August 1893, enthalten.

Direktion. (1907H&V)

Rheinischer Nachbar-Güter- und Kohlenverkehr. Am 15. August d. J. erscheint je ein Nachtrag III, XV, XII, XIII und XVI zu den Heften 1—5 des Gütertarifs, sowie XII, XIII, XV und IX zu den Kohlenausnahmetarifen. Dieselben enthalten u. a. Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, einen anderweiten Wortlaut des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifs O (für Düngemittel usw.), Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Stationen Immenhausen, Mengeringhausen und Rönkhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Kettwig v. d. Brücke des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), Frachtsätze der Ausnahmetarife E (für Basalt usw.) nach Gräfrath und Wald und B (für Steinkohlen usw.) von Hiddinghausen und Dinslaken.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 10. August 1894. (1908)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Binnen-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Am 15. August d. J. erscheint der Nachtrag XVI zum Gütertarif (Theil II), welcher Tarifkilometer für die Station Kettwig v. d. Brücke und Aenderungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw. enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 9. August 1894. (1909)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Einführung eines Frachtsatzes für Holzzeugmasse etc. Hopfgarten-Genf transit. Mit Gültigkeit vom 17. August 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894 wird für Sendungen von Holzzeugmasse, Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose), (mit Ausnahme von geleimter Holzstoffpappe), welche laut Frachtbrief nach Bellegarde bestimmt sind, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen rücksichtlich der Strecke Hopfgarten-Genf transit der Frachtsatz von 25,70 Frcs. pro Tonne im Kartirungswege eingeführt.

Wien, am 9. August 1894. (1910)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Nachtrag I zum Tarifhefte 4 und zum Anhang. Zu dem vom 1. Dezember 1893 gültigen Gütertarife, Theil II, Heft 4 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes tritt am 1. September l. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher Ausnahmetarife für Getreide etc., getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus aus Bosnien und Bulgarien, ferner für Wolle, Eisen und Stahl etc., frisches Obst und Mineralwasser, dann Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Gleichzeitig tritt zu dem seit 1. April 1894 gültigen Anhange zu oben genanntem Tarifhefte der Nachtrag I, enthaltend Kursdifferenzen, in Kraft.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 9. August 1894. (1911)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung neuer Kartirungssätze für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits.

Mit 1. September 1894 gelangen für die direkte Güterabfertigung zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits Kartirungssätze bis zu und von den Galizisch-Ungarischen Uebergangspunkten Landesgrenze bei Beskid, Landesgrenze bei Lupków (Vidrány), Landesgrenze bei Leluchów (Orló), dann Zwardon zur Einführung.

Diese Kartirungssätze, denen unter andern auch Abdrücke der in den Lokaltarifen der betheiligten Bahnen enthaltenen Ausnahmetarife beigefügt sind, erscheinen in einem gemeinsamen Hefte und können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 2 fl. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 7. August 1894. (1912)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Einführung je eines Nachtrages I zum Tarif Theil I, zum Theil II, Heft 1 u. Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. September 1894 und insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 1. Oktober 1894 gelangen

ein Nachtrag I zum Tarif Theil I,
" " I " " " II, Heft 1,
ein Nachtrag I zum Tarif Theil II, Heft 2,

im direkten Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehr zur Einführung.

Nachtrag I zum Tarif Theil I enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation;

Nachtrag I zum Tarif Theil II, Heft 1 enthält Aenderungen von Frachtsätzen der Allgemeinen und Ausnahmetarife, neue Frachtsätze für Holz des Spezialtarifes 2 und für Zucker (Ausnahmetarif 45 a—c), Reexpeditionsbestimmungen für Holzsendungen und Berichtigungen;

Nachtrag I zum Tarif Theil II, Heft 2 enthält Aenderungen von Frachtsätzen, neu einbezogene Stationsverbindungen, neue Frachtsätze für Zucker, endlich Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit der K. K. pr. Böhm. Nordbahn und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der Stationen käuflich zu beziehen.

Wien, am 12. August 1894. (1913)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Theil II, für den Direktionsbezirk Breslau. In Ergänzung unserer Veröffentlichung vom 29. März 1894, betreffend Einführung des

Theiles II des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifes für den diesseitigen Direktionsbezirk, geben wir noch bekannt, dass die in dem genannten Theil II aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden sind.

Breslau, den 11. August 1894. (1914)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Oktober 1894 ab tritt eine Erhöhung der Beförderungspreise für Personen und Reisegepäck in den nachbezeichneten Stationsverbindungen, soweit sich zwischen denselben die kürzeste Entfernung über Schneidemühl-Konitz-Dirschau berechnet, dadurch ein, dass:

a) im Verkehre zwischen Erpel, Friedheim und Weissenhöhe einerseits und Dirschau und nördlich und östlich von Dirschau gelegenen Stationen andererseits nicht mehr die Kilometer der Station Schneidemühl,
b) im Verkehre zwischen Morroschin, Pelplin und Subkau einerseits und Schneidemühl und westlich, nördlich und südlich hiervon gelegenen Stationen andererseits nicht mehr die Kilometer der Station Dirschau,

sondern die in dem Kilometerzeiger des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg vom 1. Juli 1894 nachgewiesenen wirklichen Entfernungen der Berechnung der Beförderungspreise zu Grunde gelegt werden.

Die direkten Fahr- und Rückfahrkarten im Verkehre zwischen Schneidemühl und Dirschau und über diese Bahnstrecke gelten vom 1. Oktober 1894 ab nicht mehr zur Fahrt über Bromberg, sondern nur noch zur Fahrt über Konitz.

Näheres ist bei den Fahrkartenausgabestellen zu erfahren.

Bromberg, den 6. August 1894. (1915)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger" Nr. 47 für das Jahr 1894 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Gnesen verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung und Vertragsbedingungen sind gegen freie Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen. Sollte auch noch die Uebersichtszeichnung Blatt 33 gewünscht werden, so ist 1 *M.*, und werden ausserdem noch die Zeichnungen Blatt 34 bis 40 gewünscht, so sind im ganzen 4,50 *M.* einzusenden. Die Angebote sind bis zum 27. August d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 9. August 1894. (1916)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden und zwar:

1. Feder-, Flachstahl, Kessel -und Bordnieten,
2. Feilen, Bohrer,
3. Hacken, Hämmer, Beile,
4. Schraubenschlüssel, Schienentragzangen, Treibkeile, Spaten, Schrot- und Baumsägen, Schraubenzieher, Schaber, Schlösser,
5. eiserne Wasser- und Sandeimer, eiserne Spritzenkübel,
6. verschiedene Weissblechwaaren und Feuerzeichen aus Messingblech,
7. Pfahllaternen (für Petroleum), Töpfe, eiserne, Spucknäpfe, emaillirte,
8. Putztücher, wollene Decken, wollenes Garn,
9. Atlas- und Schätter-Leinwand, leinener Vorhangstoff, Spritzenschlauch, Bindfadengurt, leinene Feuereimer, Wergstricke,
10. Leder, verschiedenes,
11. Putzkalk, Schmirgel, Fackeln, Lederkohle, Klauenkohle,
12. Tafelglas,
13. Glas- und Steingutwaaren,
14. Farben, trockene,
15. Bimsstein, Borax, Kolophonium, Kali, blausaures, Kreide, geschlemmte, Schreibkreide, Soda, krystallinische, und
16. Chlorkalk, Graphit, Korke, Leim, Kölnischer, Schmierseife, Schwefel, Wagenlichte.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu können auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Materialien, welche zum Angebot gelangen sollen, gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ ausschl. Rückporto für jede Einzelnummer (je 25 ₰ für die besonderen und allgemeinen Lieferungsbedingungen) von unserer Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz, an welche auch die Lieferungsangebote spätestens bis zum 1. September dieses Jahres einzureichen sind, bezogen werden.

Chemnitz, am 11. August 1894. (1917)
Maschinen-Hauptverwaltung.
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 64. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. August 1894.

Inhalt:

Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Protokoll. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Entwickelung des Eisenbahnverkehrs in beiden Reichshälften.
Entgleisungen bei der Ausfahrt aus scharfen Bögen.
Unzulässigkeit der Beförderung der vom internat. Transporte ausgeschlossenen Gegenstände.
Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenb.
Malzenquete beim Oesterr. Handelsministerium.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Betriebseröffnung der Gailthalb.
Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenb. im Juni d. J.
Bahneröffnungen im Juni d. J.
Gebrauch der automat. Bremsen seitens der Reisenden.
Staatliche Eisenbahnschule in Budapest.
Elektrische Untergrundbahn in Budapest
Das Ungar. Aerar gegen die Oesterr.-Ungar. Staatseisenb.-Gesellschaft.
Bescheinigung der Bezugsberechtigung hinsichtl. der Frachterstattungs-Ansprüche durch andere Personen.
Schleppbahnen in Oesterreich Ende 1893.
Verlängerung der Lagerfreiheit für Eisenbahnfrachten.
Rechtsfall.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Verbindung d. Bahnhöfe in Lyon.
Eisenb. Arles-St. Louis du Rhône.
Geldbeschaffung f. Neubaulinien.
Untersuchung der Beschwerden.
Anstellung der Verwaltungs-Aufsichtskommissare.
Dynamitbeförder. nach Deutschland.
Bücher- und Kartenschau:
Jahrbuch der Berliner Börse 1894/95.
Eisenbahnkarte der Oesterr.-Ungar. Monarchie.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Betriebsreglement des Vereins.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der in Graz am 1., 2. und 3. August 1894 abgehaltenen Vereinsversammlung.

(Fortsetzung aus Nr. 63.)

VI der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme einer Bestimmung über die Entfernung ungültig gewordener Uebergangszettel bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Ergänzung der Bestimmungen in § 3 Abs. 8 (Nachtrag V) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Der Antrag des Ausschusses, über dessen Verhandlungen Herr Generaldirektions-Präsident von Balz (Württembergische Staatseisenbahnen) berichtet, dahin gehend:

Die Vereinsversammlung wolle beschliessen, dass in den Abs. 8 des § 3 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, als letzter Satz eingeschaltet werde:

„Die Uebergangszettel sind erst nach der Rückkunft der Wagen zur Heimathbahn und spätestens vor der Wiederübergabe der Wagen von der Heimathbahn an eine fremde Bahn zu entfernen.“

wird einstimmig angenommen.

VII der Tagesordnung. Antrag der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen in § 4 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Mehrfache unter den Vereinsverwaltungen hervorgetretene Meinungsverschiedenheiten haben dem Ausschusse für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung Veranlassung gegeben, die Frage, unter welchen Bedingungen und in welchem Umfange den auf dem Hinwege berührten Stationen ein Recht zur Rückbeladung bezw. Ablenkung leer zurückkehrender Güterwagen zusteht, einer eingehenden Erörterung zu unterziehen.

Der Ausschuss, namens dessen Herr Regierungs- und Baurath Textor (Lübeck-Büchener Eisenbahn) berichtet, erachtet es, um die aufgetretenen Zweifel zu beseitigen, für ein Bedürfniss, dass die den Unterwegsstationen zustehende Befugniss zur Rückbeladung bezw. Ablenkung heimkehrender Wagen durch eine präzisere Fassung des § 4 des Vereins-Wagenübereinkommens klargestellt werde und bringt folgenden Wortlaut in Vorschlag:

„§ 4.

Wiederbeladung auf dem Rückwege.

Unter denselben Bedingungen und in gleichem Umfange, wie es im § 3 für die Bestimmungsstationen gestattet ist, dürfen leer zurückkehrende Wagen von den auf dem Hinwege berührten Stationen mit Rückladung versehen und behufs Erlangung von Rückladung abgelenkt werden. Geschieht die Rückbeladung nach einer der im § 3 Abs. 3 bezeichneten Stationen, so tritt bei Berechnung des Hin- und Rückweges die rückbeladende Station an die Stelle der ursprünglichen Entladestation. Im Falle der Ablenkung behufs Erlangung von Rückladung

wird bei Anwendung des § 3 Abs. 3 als Hinweg der Weg von der Uebergangsstation der Heimathbahn bis zur ablenkenden Station und von dieser bis zur rückbeladenden Station, als Rückweg der Weg von der letzteren bis zur Uebergangsstation der Heimathbahn angenommen."

Der Ausschussantrag wird mit folgender, vom Herrn Ober- und Geheimen Regierungsrath Simson (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona) vorgeschlagenen Fassungsänderung des zweiten und dritten Satzes angenommen:

„Geschieht die Rückbeladung nach einer der im § 3 Abs. 3 bezeichneten Stationen, so tritt bei Berechnung des Hin- und Rückweges die rückbeladende Station an die Stelle der ursprünglichen Entladestation. Geschieht die Ablenkung behufs Erlangung von Rückladung nach einer der im § 3 Abs. 3 bezeichneten Stationen, so wird als Hinweg der Weg . . . usw."

VIII der Tagesordnung. Antrag der Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn auf Ergänzung der Bestimmungen in § 21 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Der Ausschuss, namens dessen Herr stellvertretender Direktor Becker (Pfälzische Eisenbahnen) berichtet, vermag ein Bedürfniss zur Ergänzung des § 21 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens nicht anzuerkennen und empfiehlt der Vereinsversammlung,

den Antrag der Warschau-Wiener Eisenbahn abzulehnen.

Die Versammlung beschliesst demgemäss.

IX der Tagesordnung. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Streichung des Abs. 1 in § 2 der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Nach dem durch den Berichterstatter, Herrn Geheimen Regierungsrath Stieger (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld), eingehend begründeten Antrage des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung soll die s. Zt. auf Antrag des Technischen Ausschusses aufgenommene Bestimmung des Abs. 1 in § 2 der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen, welche lautet:

„Güterwagen müssen einen Radstand von mindestens 2,5 m besitzen."

wieder gestrichen werden.

Gegen diesen Antrag wendet sich Herr Regierungsdirektor Ebermayer (Bayerische Staatsbahnen) und erklärt, dass seine Verwaltung sich den Anschauungen anschliesse, welche vom Technischen Ausschusse geltend gemacht worden seien. Die unbeschränkte Zulassung von Wagen mit weniger als 2,5 m Radstand schliesse, namentlich wenn diese Wagen in schnellfahrenden Zügen befördert würden, zweifellos eine Gefahr in sich, welche zu beseitigen man bestrebt sein müsse. In Anbetracht dessen, dass im ganzen nur etwa 0,3 % der im Vereinsgebiet vorhandenen Güterwagen in Frage kämen und diese Wagen im Lokalverkehre weitere Verwendung finden könnten, sei in der vom Technischen Ausschuss empfohlenen Beibehaltung der fraglichen Bestimmung eine Unbilligkeit nicht zu erblicken.

In gleichem Sinne spricht sich Herr Hofrath Kargl (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) aus. welcher zugleich namens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen erklärt, dass dieselben sich gegen die Streichung der bezüglichen Bestimmung aussprechen müssten. Redner hebt besonders hervor, dass der Technische Ausschuss bei der Stellung des Antrages auf Aufnahme jener Bestimmung in das Vereins-Wagenübereinkommen sich der Folgen dieser Maassnahme wohl bewusst gewesen sei. Im übrigen wären es vorwiegend Oesterreichische Bahnen, die noch eine grössere Anzahl von Wagen mit kurzem Radstande hätten und von dem Verbot des ungehinderten Verkehrs dieser Wagen also am meisten betroffen würden; es sei aus dem Umstande, dass diese Bahnen sich dem Antrage des Technischen Ausschusses anschliessen, zu entnehmen, dass eine Unbilligkeit darin nicht gefunden werden könne, wenn Wagen fraglicher Art von dem Uebergange im Vereinsverkehre ausgeschlossen werden. Redner beantragt daher die Beibehaltung der fraglichen Bestimmung, welche indessen mit Rücksicht auf die Vorschriften der Technischen Einheit noch den Zusatz in gesperrter und liegender Schrift erhalten müsste:

„Auf die Wagen der fremden Verwaltungen findet diese Bestimmung keine Anwendung."

Herr Direktor Glanz (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) hält die Aufrechterhaltung der vom Technischen Ausschuss vorgeschlagenen Bestimmung nicht für so wichtig, wie der Technische Ausschuss sie hinstellt, zumal nach den „Normen für die Eisenbahnen Deutschlands" es ausgeschlossen ist, dass noch Wagen mit kleinerem Radstand als 2,5 m fernerhin gebaut werden.

Herr stellvertretender Direktor Becker (Pfälzische Eisenbahnen) empfiehlt Annahme des Antrages des Wagenausschusses, indem er geltend macht, dass die Bestimmung bezüglich des zulässigen kleinsten Radstandes der Wagen doch für einzelne Verwaltungen eine unverkennbare Härte in sich schliesse; beispielsweise kämen bei der Verwaltung der Pfälzischen Bahnen etwa 80 Wagen in Betracht, die nach der gegenwärtigen Vorschrift des Vereins-Wagenübereinkommens von dem Verkehre mit den Nachbarbahnen ausgeschlossen seien. Ausserdem erscheine es nicht gerecht, dass fremden Verwaltungen gehörende Wagen mit kleinem Radstand im Vereinsverkehr unbehindert zugelassen werden müssten, während der Uebergang derartiger Wagen der Vereinsverwaltungen unzulässig sein solle.

Herr Hofrath Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) wendet sich gegen den Antrag des Wagenausschusses auf Streichung der Bestimmung über den zulässig kleinsten Radstand der Wagen und macht darauf aufmerksam, dass bei Annahme dieses Antrages die Vereinsvorschriften entschieden verschlechtert würden.

Der Herr Berichterstatter, dem hierauf das Schlusswort ertheilt wurde, führte noch aus, dass s. Zt. eigentlich gar kein Grund vorgelegen habe, die in Rede stehende Bestimmung in das Vereins-Wagenübereinkommen aufzunehmen, da nur die Aufgabe vorgelegen habe, die damals bestehenden Bestimmungen der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen mit den Bestimmungen der Technischen Einheit zu verschmelzen; im Vereins-Wagenübereinkommen sei aber bis dahin eine Bestimmung über den zulässig kleinsten Radstand der Güterwagen nicht enthalten gewesen.

Der Antrag des Wagenausschusses stehe übrigens durchaus nicht im Widerspruch mit den Bestimmungen der Technischen Einheit, welche nur für neues Material eine Grenze für den kleinsten Radstand festsetze; ebenso wenig stehe der Antrag mit den Bestimmungen der Technischen Vereinbarungen in Widerspruch, welche eine Vorschrift über den zulässig kleinsten Radstand der Wagen nur in empfehlender, nicht aber in verbindlicher Form enthalten. — Ferner sei es aber auch stets das Betreben des Vereins gewesen, auf bestehende Verhältnisse gebührend Rücksicht zu nehmen und es wäre zu bedauern, wenn in diesem Falle von der bisherigen Uebung abgewichen werden sollte.

Der Antrag des Wagenausschusses, die Bestimmung des Abs. 1 in § 2 der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen, welche lautet:

„Güterwagen müssen einen Radstand von mindestens 2,5 m besitzen."

zu streichen, gelangt nunmehr zur Abstimmung.

Da das Ergebniss der Abstimmung durch Erheben von den Sitzen zweifelhaft bleibt, wird das Stimmzettelverfahren in Anwendung gebracht, aus welchem sich die Annahme des Antrages mit 177 gegen 130 Stimmen ergibt.

Auf Anregung des Herrn Geh. Finanzrath v. d. Planitz (Sächsische Staatseisenbahnen) beschliesst die Versammlung ferner, dass, falls obiger Antrag bei der nachfolgenden Abstimmung etwa nicht die erforderliche Mehrheit von $^9/_{10}$ der im Vereine vertretenen Stimmen finden sollte, die z. Zt. bestehende Bestimmung durch folgenden Zusatz ergänzt werden soll:

„Auf die Wagen der fremden Verwaltungen findet diese Bestimmung keine Anwendung."

X der Tagesordnung. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Abänderung der Bestimmungen in § 2 Abs. 5 der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens

Der vom Ausschuss gestellte Antrag:

Die Vereinsversammlung wolle beschliessen, das Wort „mehrachsigen" in § 2 Abs. 5 der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen durch das Wort „zweiachsigen" zu ersetzen,

wird von Herrn Hofrath Kargl (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) begründet und ohne Diskussion angenommen.

XI der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Ergänzung der Anlage III des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme von Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen langer Ladungen auf Schemelwagenpaaren mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen mit kleinem Halbmesser (Aufnahme eines neuen § 11a in die Anlage III zum Vereins-Wagenübereinkommen).

Der Ausschussbericht schliesst mit dem Antrage, in der Anlage III des Vereins-Wagenübereinkommens ist ein neuer Paragraph (§ 11 a) mit folgendem Wortlaut aufzunehmen:

„§ 11 a.

Bei Verladung langer Gegenstände auf Schemelwagenpaaren sind wegen des Durchfahrens von Krümmungen mit kleinem Halbmesser (180 m) die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

Maasse in Metern.

Breite der Ladung	3,1	3,0	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5	2,4	2,3	2,2	2,1	2,0	1,9	1,8
Erforderliche Entfernung der Drehzapfen	9	12	15	17	19	21	22	24	25	27	28	29	30	31
Grösster zulässiger Ueberhang über jede Drehschemelmitte	3,5	4	4	4,5	4,5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Erreichbare Gesammtlänge	16	20	23	26	28	31	32	34	35	37	38	39	40	41

Muss der Ueberhang über die Drehschemelmitte bei kurzen Wagen kleiner gewählt werden, als vorstehend angegeben, und daher eine grössere Drehzapfenentfernung in Anwendung kommen, so ist die Breite der Ladung nach dieser grösseren Drehzapfenentfernung zu beschränken."

Der Berichterstatter, Herr Präsident von Balz (Württembergische Staatsbahnen), begründet in eingehendem Vortrage den Antrag des Ausschusses, glaubt aber in redaktioneller Beziehung noch in dem Wortlaut der Tabelle, sowie in dem darauffolgenden Nachsatze einige Aenderungen empfehlen zu sollen, sodass der neue § 11 a zu lauten hätte, wie folgt:

„§ 11 a.

Bei Verladung langer Gegenstände auf Schemelwagenpaaren sind wegen des Durchfahrens von Krümmungen mit kleineren Halbmessern (180 m) die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

Maasse in Metern.

Bei einer Breite der Ladung von	3,1	3,0	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5	2,4	2,3	2,2	2,1	2,0	1,9	1,8
müssen die Drehzapfen von einander entfernt sein	9	12	15	17	19	21	22	24	25	27	28	29	30	31
darf der Ueberhang der Ladung über jede Drehschemelmitte betragen nicht über	3,5	4	4	4,5	4,5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
und die Gesammtlänge der Ladung betragen nicht über	16	20	23	26	28	31	32	34	35	37	38	39	40	41

Wenn der Ueberhang über die Drehschemelmitte bei kurzen Wagen kleiner genommen werden muss, als vorstehend angegeben, und daher eine grössere Drehzapfenentfernung sich ergibt, so bestimmt die Länge der Entfernung der Drehzapfen die in der gleichen Spalte über derselben angegebene Breite der Ladung."

Herr Geh. Baurath Lochner (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt) findet gegen die vorgeschlagene Aenderung des Wortlauts in der Tabelle nichts einzuwenden, empfiehlt jedoch, den Nachsatz mit folgendem allgemein verständlicheren Wortlaut anzunehmen:

„Muss der Ueberhang über die Drehschemelmitte bei kurzen Wagen kleiner gewählt werden, als vorstehend angegeben, und daher eine grössere Drehzapfenentfernung in Anwendung kommen, so ist die Breite der Ladung auf das dieser grösseren Drehzapfenentfernung entsprechende Maass zu beschränken."

Nachdem Herr Hofrath Kargl (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) diesen Antrag unterstützt, auch Herr Präsident von Balz sich mit der vorgeschlagenen Aenderung seines Antrages einverstanden erklärt hat, gelangt derselbe in dieser Form einstimmig zur Annahme.

XII der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung bezw. Abänderung des Verzeichnisses der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (Anlage V — Nachtrag I — des Vereins-Wagenübereinkommens) und auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 22 (Abs. 4) und 28 (Abs. 4, dritter Satz) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Der betreffende Ausschussbericht wird durch Herrn Finanzrath Bergk (Sächsische Staatsbahnen) zum Vortrag gebracht.

Die Vereinsversammlung genehmigt hierauf das dem Ausschussberichte angefügte neue „Verzeichniss der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen" und beschliesst im Zusammenhang hiermit ferner, dass

1. der Abs. 4 des §§ 22 des Vereins-Wagenübereinkommens zu lauten hat:

„4 Nicht zu melden, und zwar auch dann nicht, wenn sie mit anderen Schäden zusammen vorkommen, sind:

Schäden an Achsen und Rädern, fehlende Achsbüchs-, Ueberwurf- und Lagerschrauben, abgebrochene Ueberwürfe, fehlende und unbrauchbare Schmiervorrichtungen, Schmierdeckel und Schmierschrauben,

verbogene und verschobene Federblätter, fehlende Schrauben zur Befestigung der Tragfedern,

unbedeutend verbogene Buffer, fehlende oder gerissene Holzbufferscheiben,

verbogene Kuppelhängeeisen und Nothkettenkloben,

unbedeutend verbogene Fusstritte, verbogene Befestigungswinkel und verbogene Theile der Bremse, insoweit hierdurch die Brauchbarkeit der letzteren nicht beeinträchtigt wird, sowie abgenutzte Bremsklötze,

alte Schäden, Schrammen und Luftrisse an Holztheilen, Fehler oder Schrammen im Anstriche, fehlende oder schadhafte Beklebetafeln, fehlende oder beschädigte mit Kettchen angehängte Thürschlösser, verbogene Laternenstützen, fehlende oder beschädigte Leinenhalter oder Leinenführungsösen, fehlende oder beschädigte Fensterscheiben an Güter- und Packwagen, fehlende oder beschädigte Wand- und Schliesshaken im Innern der bedeckten Güterwagen,

fehlende Ringe und verbogene Handgriffe an Untergestellen und Wagenkasten, fehlende Befestigungsschrauben, Keile, Muttern und Scheiben.

Andere Schäden sind nur dann zu melden, wenn die Wiederherstellungskosten voraussichtlich den Betrag von 15 *M* übersteigen (§ 26)."

2. der dritte Satz des Abs. 4 in § 28 des Vereins-Wagenübereinkommens folgenden abgeänderten Wortlaut erhält:

„......Ausser Ansatz bleiben die nach Abs. 4 des § 22 überhaupt nicht zu meldenden Schäden, ferner Brennmaterialien, Nägel, kleine Schrauben und sonstige geringfügige Gegenstände, sowie die Ausgaben für die in den Werkstätten zu allgemeinen Verrichtungen verwendeten Bediensteten und Arbeiter......"

(usw. wie bisher).

XIII der Tagesordnung. Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einheitlicher Vorschriften über die Behandlung von Kesselwagen usw. im gesammten Vereinsgebiete.

Ueber die Verhandlungen des zur Vorberathung des nebenbezeichneten Antrages eingesetzten Sonderausschusses berichtet Herr Regierungsrath Schulz (Badische Staatseisenbahnen).

Derselbe erläutert den vom Ausschusse ausgearbeiteten Entwurf einer neuen „Anlage VI zum Vereins-Wagenübereinkommen" und empfiehlt denselben zur Annahme mit der Maass-

gabe, dass die neuen Bestimmungen mit dem 1. April 1895 in Kraft treten sollen.

Der Herr Berichterstatter knüpft hieran die Bitte, die Vereinsversammlung wolle auch den auf Seite 8 und 9 des Ausschussberichtes enthaltenen Vorschlägen unter II und III, betreffend den Ausgleich der für ungedeckte Leerläufe von Kesselwagen zu zahlenden Vergütigungen sowie die zur Anwendung empfohlene — nicht verbindliche — Form der von den Heimathstationen über den Lauf jedes Kesselwagens zu führenden Nachweisung,

ihre Zustimmung ertheilen.

Gegen den Antrag des Ausschusses macht Herr Geheimer Regierungsrath Stieger (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) unter voller Anerkennung der mühevollen und sorgfältigen Arbeiten des Sonderausschusses folgende Bedenken geltend:

Die Bestimmungen des Entwurfs seien äusserst komplizirt. Es sei geradezu ein Studium erforderlich, das den Dienststellen nicht zugemuthet werden könne, und daher sei doppelter Anlass vorhanden, die Bedürfnissfrage wiederholt zu untersuchen.

Es müsse anerkannt werden, dass die Bestimmungen des Wagenübereinkommens für den Verkehr der Kessel-, nicht minder aber auch der sogen. Fleischwagen, nicht ganz ausreichen. Die Vorschriften über die Beförderung leerer Kesselwagen und Fleischwagen zum Zwecke der Beladung sowie diejenigen über die Benutzungsfristen auf der Ent- oder Beladestation bedürften einer Ergänzung. Im übrigen scheine nach den von dem Sonderausschusse angestellten Ermittelungen ein grosser Verkehr mit Kesselwagen nicht stattzufinden. Es gehe nicht daraus hervor, um welche Artikel es sich handelt, und vermuthlich werde der Austausch der Kesselwagen nur in den angrenzenden Staatsgebieten erfolgen und nur in der Art, dass die Wagen zwischen Ent- und Beladestation hin- und herlaufen. Ablenkungen würden vermuthlich nur selten vorkommen. Das Verfügungsrecht des Eigenthümers bedürfe daher nicht einer so weitgehenden Ausdehnung, wie solches in einem engeren Wirthschaftsgebiete, namentlich in Norddeutschland festgesetzt sei. Hier sei es vorzugsweise der Spiritusverkehr, der eine freiere Benutzung der Kesselwagen erheische. Gegen ein ausgedehntes Verfügungsrecht des Eigenthümers an und für sich wären indessen geringere Einwendungen zu erheben, wenn nicht die Kontrole darüber, ob die Leerläufe gedeckt werden, so komplizirt gestaltet wäre.

Bei Annahme des § 14 würde es nöthig, über jeden Leerlauf eines Kesselwagens besonders Buch zu führen und zu vergleichen, ob derselbe Kesselwagen in beladenem Zustande eine gleich lange Strecke auf derselben Bahn zurückgelegt habe. Für grössere Abrechnungsbüreaus werde eine solche Kontrole geradezu zur Unmöglichkeit und stehe dieselbe auch nicht annähernd in richtigem Verhältniss zu dem zu erreichenden Zwecke.

Wenn nicht von der Kontrole über die Deckung der leeren durch beladene Läufe abgesehen und auf Berechnung einer Fracht für die ungedeckten Leerläufe nicht verzichtet werden könne, so würde sich vielleicht doch ein anderes Mittel ausfindig machen lassen. Wenn für jeden Leerlauf eine, wenn auch noch so kleine Entschädigung von dem Aufgeber gezahlt würde, so könnte von jeder Kontrole abgesehen und der Wagen einfach mit Frachtbrief aufgegeben werden. Hiermit würden auch die Wegeleitungs-Vorschriften (§ 9) überflüssig werden. Da dieses aber jetzt nicht mehr zu erreichen sei, so könne in Frage kommen, ob nicht zweckmässiger für jede Leertour eine Fracht von etwa 6 ₰ für das Kilometer berechnet und auf die beladene Tour ein gleicher kilometrischer Frachtsatz gutgeschrieben würde. Hierdurch würde im grossen und ganzen der Zweck erreicht, dass für die Leertouren, soweit ihnen beladene Touren gegenüberstehen, keine Fracht, für das Mehr der Leertouren aber eine solche berechnet werde.

Sollte sich dies bei näherer Prüfung als unausführbar erweisen, so möchte es genügen, wenn das Wagenübereinkommen lediglich dahin ergänzt würde, dass über den voraufgehenden Leerlauf der Kessel- und Fleischwagen, sowie über die Benutzungsfristen Bestimmungen getroffen werden.

An diese Ausführungen knüpft der Herr Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld folgenden Antrag:

„Die Vereinsversammlung wolle die Angelegenheit an den Sonderausschuss zurückverweisen mit dem Auftrage, die Frage des Verfügungsrechts einer erneuten Prüfung zu unterziehen und dasselbe auf das wirkliche Verkehrsbedürfniss zu beschränken, jedenfalls aber die Bestimmung in § 14, betreffend Vergütung für den Leerlauf von Privat-Kesselwagen, einfacher zu gestalten.“

Den Ausführungen des Herrn Geheimen Regierungsrath Stieger gegenüber macht der Herr Berichterstatter geltend, dass der Ausschuss seinerseits von vornherein eine Vereinfachung gegenüber den im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande bestehenden komplizirten Vorschriften angestrebt habe und dass eine solche auch in dem vorliegenden Entwurfe erreicht worden sei.

Was die Bedürfnissfrage zur Einführung besonderer Vorschriften über die Behandlung von Kesselwagen usw. anbelange, so hätten die Verhandlungen des Sonderausschusses allerdings ergeben, dass für die westlichen Verwaltungen kein zwingendes Bedürfniss vorliege; ein solches habe sich aber im Grenzverkehr mit den Oesterreichisch-Ungarischen und Rumänischen Verwaltungen besonders fühlbar gemacht.

Die zur Kontrole über den Lauf der Kesselwagen erforderlichen Aufschreibungen seien nicht mit so erheblichen Schwierigkeiten verknüpft, was schon daraus zu schliessen, dass sich die in dieser Beziehung bestehenden Einrichtungen, welche dem Entwurfe zur Grundlage gedient hätten, bei den Oesterreichischen und Ungarischen Verwaltungen, wie bei den Verhandlungen des Ausschusses zur Sprache gekommen sei, seit einer Reihe von Jahren bewährt hätten.

Der Herr Berichterstatter vermag hiernach die von dem Herrn Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld gegen den vom Ausschuss ausgearbeiteten Entwurf geltend gemachten Gründe nicht als durchschlagend anzuerkennen und empfiehlt seinerseits der Versammlung die unveränderte Annahme des im Entwurfe vorliegenden Uebereinkommens.

Auf Vorschlag des Herrn Ober-Regierungsrath Thomé (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) wird zunächst über den Antrag des Herrn Vertreters der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, als den weitgehendsten, abgestimmt und derselbe von der Mehrheit der Versammlung angenommen. Damit ist der Antrag des Ausschusses gefallen.

Fortgesetzt den 2. August 1894.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung.

Das Protokoll über die gestrigen Verhandlungen wird verlesen und genehmigt.

Sodann wird in der Tagesordnung fortgefahren.

XIV der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld auf Ergänzung des § 5 (Abs. 4) der Vereinssatzungen bezw. Antrag der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins auf Aenderung der Bestimmungen im § 5 (Abs. 1) und § 7 (Abs. 1) der Satzungen.

Der Ausschuss, namens dessen Herr Ober-Finanzrath Donath (Sächsische Staatseisenbahnen) berichtet, empfiehlt der Vereinsversammlung, zu beschliessen,

1. dass in § 5 Abs. 4 der Vereinssatzungen folgender Schlusssatz zugesetzt werde:

   „Wenn es sich jedoch um Schmalspurstrecken handelt, die an bereits zugerechnete Schmalspurstrecken der antragstellenden Vereinsverwaltung unmittelbar anschliessen, mit Dampfkraft betrieben werden und dem öffentlichen Personen- oder dem öffentlichen Güterverkehre dienen, so wird die Zurechnung ohne weiteres von der geschäftsführenden Verwaltung veranlasst.“

2. dass in § 5 Abs. 1 die Worte:

   „im Vereinsgebiet gelegene“

   und in § 7 Abs. 1 die Worte:

   „sowie die Zurechnung ausserhalb des Vereinsgebietes gelegener Betriebsstrecken einer Vereinsverwaltung zu den Vereins-Bahnstrecken zu gestatten.“

   gestrichen werden.

Der Antrag zu 1. wird ohne Debatte angenommen.

Zu dem Antrage unter 2. nimmt der Herr Berichterstatter Bezug auf die von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona vorgeschlagenen redaktionellen Verbesserungen, welche den Herren Abgeordneten mit den übrigen in der Versammlung ausgelegten Drucksachen bekannt gegeben sind und folgenden Wortlaut haben:

1. in § 3 den Abs. 1 unter b, lautend:

   „b) andere Eisenbahnverwaltungen unter der Voraussetzung des § 7“

   zu streichen und dafür zu setzen:

   „b) ausnahmsweise auch andere Eisenbahnverwaltungen.“

2. dem § 4 folgende Fassung zu geben:

„§ 4.

Verfahren bei der Aufnahme neuer Mitglieder.

[1] Die Aufnahme in den Verein ist bei der geschäftsführenden Verwaltung zu beantragen.

² Wird die Aufnahme einer im § 3 Abs. 1 unter a bezeichneten Verwaltung beantragt, so überweist die geschäftsführende Verwaltung den Antrag dem Ausschusse für die Vereinssatzungen zur Beschlussfassung (§ 13 Abs. 1 unter b).

³ Der Ausschuss prüft usw. (wie Abs. 2 des § 4).

⁴ Beschliesst er die Aufnahme usw. (wie Abs. 3 des § 4).

⁵ Lehnt der Ausschuss usw. (wie Abs. 4 des § 4).

⁶ Wird die Aufnahme einer im § 3 Abs. 1 unter b bezeichneten Verwaltung beantragt, so überweist die geschäftsführende Verwaltung den Antrag dem Ausschusse für die Vereinssatzungen zur Vorberathung (§ 13 Abs. 1 unter a).

⁷ Ueber die Aufnahme beschliesst die Vereinsversammlung. Ein solcher Beschluss bedarf zu seiner Gültigkeit der Stimmeneinheit.“

3. im § 5 Abs. 1 die Worte „im Vereinsgebiet gelegene“ zu streichen (wie bereits vom Ausschuss vorgeschlagen);
4. den nunmehr entbehrlich werdenden § 7 der Satzungen zu streichen und die §§ 8 bis 26 mit den Nummern 7 bis 25 zu bezeichnen.

Der Herr Berichterstatter erklärt sich seinerseits mit diesen redaktionellen Aenderungen einverstanden und empfiehlt dieselben zur Annahme, bemerkt aber auf eine aus der Mitte der Versammlung gestellte Anfrage, dass er hierbei nur seine persönliche Anschauung zum Ausdruck bringe und nicht im Namen des Ausschusses spreche.

Hierauf begründet Herr Ober- und Geheimer Regierungsrath Simson die Vorschläge der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona des Näheren und weist darauf hin, dass es sich nur um rein formelle Aenderungen handele, welche sachlich den Anträgen des Ausschusses voll und ganz entsprächen. Sollte aber die Versammlung noch eine nähere Prüfung in dieser Hinsicht für geboten erachten, so empfehle es sich, die Angelegenheit dem Ausschusse für die Vereinssatzungen zur endgültigen Erledigung zuzuweisen.

Anknüpfend hieran stellt Herr Hofrath von Grimburg (Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) folgenden Antrag:

Die Vereinsversammlung wolle — nach Genehmigung der Anträge des Ausschusses in materieller Hinsicht — die Vorschläge der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona auf Verbesserung der Fassung der §§ 3, 4 und 5 und auf Streichung des § 7 der Vereinssatzungen dem Ausschusse für die letzteren zur Prüfung überweisen und demselben unter der Voraussetzung, dass diese Vorschläge nur redaktionelle Verbesserungen bezwecken, Vollmacht zur endgültigen Entscheidung (§ 16 der Satzungen) ertheilen.

Auf Vorschlag des Herrn Vorsitzenden werden zunächst die Anträge des Ausschusses auf Streichung der obenbezeichneten Worte in § 5 Abs. 1 und § 7 Abs. 1 zur Abstimmung gestellt und mit überwiegender Mehrheit angenommen.

Sodann gelangt in zweiter Reihe der Antrag des Herrn Hofrath von Grimburg ebenfalls zur Annahme.

XV der Tagesordnung. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 13 (Abs. 2) und 23 (Abs. 3 unter a) der Vereinssatzungen.

Der von Herrn Hofrath von Grimburg (Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) zum Vortrag gebrachte Ausschussbericht schliesst mit dem Antrage:

Die Vereinsversammlung möge beschliessen:

1. Im § 13 Abs. 2 Zeile 3 der Vereinssatzungen zwischen die Worte „Güterverkehres“ und „sind“ die Worte: „sowie für technische Angelegenheiten“ einzuschalten.
2. Im § 23 Abs. 3 unter a der Vereinssatzungen die Worte:

„sofern es sich um technische Angelegenheiten handelt, durch den Ausschuss für technische Angelegenheiten“

zuzusetzen.

Der Herr Berichterstatter hebt besonders hervor, dass der Antrag des Ausschusses nicht allein die Ausfüllung einer Lücke in den Vereinssatzungen, die sich schon oft fühlbar gemacht habe, bezwecke, sondern dass es sich hierbei zugleich um einen Akt der Gerechtigkeit und Billigkeit handele, insofern dem Ausschusse für technische Angelegenheiten dieselben Befugnisse eingeräumt werden sollen, wie solche schon seit langer Zeit den Ausschüssen für Angelegenheiten des Personenverkehrs, des Güterverkehrs und für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung beigelegt sind. Es werde durch Annahme der Ausschussanträge nicht allein einem praktischen Bedürfnisse abgeholfen, sondern auch einem gewiss berechtigten Wunsche des Technischen Ausschusses, der bisher mit geringeren Befugnissen, als die vorgenannten drei Ausschüsse ausgestattet sei, Rechnung getragen. Aus diesen Gründen glaubt der Herr Berichterstatter die Anträge des Ausschusses warm befürworten zu sollen.

In der hierauf stattfindenden Besprechung des Gegenstandes bemerkt Herr stellvertretender Direktor Becker (Pfälzische Eisenbahnen), dass er zwar vollständig mit der Tendenz des Ausschussantrages einverstanden sei; er glaube aber darauf aufmerksam machen zu sollen, dass bei Fragen, die nicht allein technischer Natur, sondern zugleich von anderen Gesichtspunkten zu beurtheilen seien, die Mitwirkung anderer Ausschüsse im Interesse der Sache nicht werde entbehrt werden können. Es könnten leicht geschäftliche Schwierigkeiten entstehen, zu deren Verhütung es sich empfehle, in dem Satze: „sofern es sich um technische Angelegenheiten handelt“ dem Worte „technische“ noch das Wort „ausschliesslich“ voranzusetzen.

Herr Präsident Kranold vermag in diesem Vorschlage eine materielle Verbesserung nicht zu erblicken. Die Entscheidung der Frage, ob ein bestimmter Gegenstand in den Geschäftskreis des Technischen Ausschusses oder in denjenigen eines anderen Ausschusses gehöre, werde immerhin in das diskretionäre Ermessen der geschäftsführenden Verwaltung gestellt bleiben müssen und wenngleich diese Frage in manchen Fällen zweifelhaft sei und ein Fehlgriff in dieser Beziehung nicht völlig ausgeschlossen erscheine, so müsse doch vertraut werden, dass wenn im Einzelfalle eine Angelegenheit einmal an die unrichtige Stelle gelangen sollte, der betreffende Ausschuss sich selbst in der Sache als unzuständig erklären werde, so dass die geschäftsführende Verwaltung alsdann in die Lage kommen werde, die Angelegenheit an die richtige Stelle zu leiten.

Diese Ausführungen des Herrn Vorsitzenden finden auf vielen Seiten Zustimmung und es wird in der sodann stattfindenden Abstimmung der Antrag des Satzungsausschusses unverändert aufgenommen, wodurch sich der Antrag Becker erledigt.

XVI der Tagesordnung. Antrag der Direktion der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein.

Die Verhandlung über den nebenbezeichneten Gegenstand entfällt, da der dem Ausschussbericht zu Grunde liegende Antrag der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft heute zurückgezogen worden ist.

XVII der Tagesordnung. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf anderweitige Abgrenzung des Wirkungskreises des Ausschusses für die Vereinszeitung und des Technischen Ausschusses.

Ueber den Antrag berichtet Herr Hofrath Dr. Eger (Südnorddeutsche Verbindungsbahn). Derselbe empfiehlt namens des Ausschusses für die Vereinszeitung:

Die Vereinsversammlung wolle genehmigen,

1. dass die Fürsorge für die Angelegenheiten des technischen Vereinsorgans aus dem Geschäftskreise des Zeitungsausschusses in denjenigen des Ausschusses für technische Angelegenheiten übergeht;
2. dass unter Zugrundelegung des dem Ausschussbericht angefügten Entwurfes ein neuer Vertrag mit C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden abgeschlossen wird, der am 1. Januar 1895 in Kraft tritt.

Die Vereinsversammlung stimmt diesen Anträgen zu.

XVIII der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Abänderung der Bestimmungen in § 84 (Abs. 3) der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen“ (Anordnung der Dampfleitungsrohre unter den Wagen und Einrichtung der Mundstücke der Leitungen), sowie auf Abänderung der den „Technischen Vereinbarungen“ beigegebenen Zeichnung Blatt VI.

Die von der Technikerversammlung gestellten Anträge, dahin gehend:

Die Vereinsversammlung wolle beschliessen, dass

1. der Abs. 3 des § 84 der Technischen Verein-

barungen folgende Fassung in verbindlicher Form erhalte:

„[3] **Die Dampfleitungsrohre unter den Wagen sollen so geführt werden, dass deren beiderseitige Enden 200 bis 270 mm waagerecht von der Längsachse des Wagens entfernt sind. Die Entfernung von der Fläche des nicht eingedrückten Buffers bis zur Mitte des Kegels des Dampfleitungsrohres soll 460—470 mm betragen und die Mündung des Kegels 260—290 mm unter der Buffermitte liegen.**"

2. an Stelle der bisherigen Zeichnung Blatt VI der Technischen Vereinbarungen die dem Berichte der Technikerversammlung beigefügte neue Zeichnung zu treten habe;

und dass als Folge des Beschlusses zu 1 und 2

3. der Abs. 4 des § 84 der Technischen Vereinbarungen in Fortfall komme,

werden von der Versammlung genehmigt.

XIX der Tagesordnung. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der „Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen" durch Aufnahme von Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen der Wagenabmessungen mit Rücksicht auf das Durchfahren von Bahnkrümmungen mit kleinem Halbmesser.

Auf Vortrag des Ausschussberichts wird verzichtet. Die Vereinsversammlung beschliesst dem Antrage gemäss:

1. In den Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen sind zur Zeit keine Bestimmungen aufzunehmen für die Breiteneinschränkungen der Wagen unter Zugrundelegung eines Bahnkrümmungshalbmessers von 100 m.
2. Die vom Technischen Ausschuss gemachten Studien sind als Material zu verwenden bei etwaiger demnächstiger Prüfung und Aenderung der im Jahre 1890 herausgegebenen Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen, im besonderen der §§ 26, 30, 51 und 77 derselben.

XX der Tagesordnung. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Vereinfachung der Vorschriften über die Darstellung der Ergebnisse der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben.

Auf eine mündliche Berichterstattung wird verzichtet. Die Anträge des Ausschusses, dahingebend:

a) die Vereinsversammlung beschliesst, dass an Stelle der früher von ihr genehmigten Formulare für die Meldung und Darstellung der Güteproben-Ergebnisse die im Entwurfe vorliegenden Muster 1—5 treten, auf Grund deren die Vereinsverwaltungen verpflichtet werden, alljährlich die Ergebnisse der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben der geschäftsführenden Verwaltung zur weiteren Bearbeitung durch den Technischen Ausschuss mitzutheilen,

b) die Vereinsversammlung genehmigt, dass die ersten nach den neuen Mustern zu fertigenden Aufschreibungen das Berichtsjahr vom 1. Oktober 1893 bis 30. September 1894 umfassen sollen,

werden ohne Widerspruch angenommen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2482 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung von Abdrücken des Protokolls der am 1., 2. und 3. August 1894 in Graz abgehaltenen ordentlichen Vereinsversammlung (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 2485 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den II. Nachtrag zu dem alphabetischen und zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 2487 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zu dem V. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs in beiden Reichshälften.

Von der Statistik des Verkehrs in Oesterreich ist nun der zweite und letzte Theil erschienen. Derselbe umfasst die Seeschifffahrt und den Seehandel, die Eisenbahnen, Posten, Telegraphen und Telephone, endlich den Aussenhandel und den Handel zwischen Oesterreich und Ungarn. Wir entnehmen jenem Theile der Statistik folgende, die Eisenbahnen betreffende statistische Daten, für den Zeitraum von Anfang 1881 bezw. 1884 bis Ende 1891: Die Baulänge des gesammten Schienennetzes ist während des Zeitraums von 1881—1891 von 19 185 auf 28 214 km, demnach um 47 % gestiegen. Von dem Eisenbahnnetze entfallen 15 621 km auf Oesterreich (darunter 4 605 Kilometer auf Böhmen und 2 704 km auf Galizien) und 12 593 km auf die Länder der Ungarischen Krone. Die Güterbeförderung betrug auf den gemeinsamen und den Oesterreichischen Bahnen im Jahre 1881 51,9 Millionen, im Jahre 1891 84,5 Millionen Tonnen. In dieser Ziffer sind im Jahre 1891 zum ersten Male die Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche damals bekanntlich verstaatlicht wurden, nicht inbegriffen.

In der Darstellung des Handelsverkehrs nimmt eine Abtheilung, welche den Waarenverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn in den Jahren 1884—1891 behandelt, besonderes Interesse in Anspruch. Die Einfuhr aus Oesterreich nach Ungarn belief sich im Jahr 1884 auf 9,1 Millionen Metercentner und ist im Jahre 1891 bis auf 14,99 Millionen Metercentner gestiegen. Die Ausfuhr aus Ungarn nach Oesterreich umfasste im Jahre 1884 rund 18,6 Millionen Metercentner und hat sich im Jahre 1891 bis auf 28,4 Millionen Metercentner erhöht. Die sehr erhebliche Verkehrssteigerung von 51,8 %, welche innerhalb 8 Jahren zu verzeichnen ist, überragt die Steigerung des gesammten Aussenhandels, welche während dieses Zeitraums nur 37,7 % betrug, sehr bedeutend. Oesterreich versandte nach Ungarn grössere Mengen von mineralischen Brennstoffen (5,1 Millionen Metercentner Steinkohle und 1 Million Metercentner Braunkohle); ferner Wein, Baumwollstoffe, Papier, Thonwaaren, chemische Produkte und Düngemittel; aus Ungarn wurden hingegen nach Oesterreich hauptsächlich Getreide (11,9 Millionen Metercentner), Mahlprodukte (3,9 Millionen Metercentner), Eisenerz, Mineralöle, Eisenwaaren, Kleie und Erz eingeführt. Interessant ist auch die Gestaltung des Viehverkehrs. Die Einfuhr Ungarns aus Oesterreich ist von 23 161 Stück auf 12 796 Stück zurückgegangen, dagegen der Viehexport Ungarns nach Oesterreich von 743 760 Stück auf 1,04 Millionen Stück gestiegen. Der Werth der in Ungarn aus Oesterreich eingeführten Erzeugnisse stellte sich im Jahre 1884 auf 400,5 Millionen Gulden, im Jahre 1891 auf 420,4 Millionen Gulden; die Ausfuhr Ungarns nach Oesterreich bewerthete sich im Jahre 1884 mit 277,7 Millionen Gulden, im Jahre 1891 jedoch bereits mit 412 Millionen Gulden.

Entgleisun en bei der Ausfahrt aus scharfen Bögen.

Es wurde die Erfahrung gemacht, dass einzelne in die Züge einrangirte, namentlich leere oder wenig beladene Wagen, bei der Ausfahrt aus scharfen Bögen in die darauf folgenden Geraden mit dem vorderen Räderpaare in der Richtung über den äusseren Schienenstrang entgleist sind und dass in der Mehrzahl dieser Fälle der betreffende Zug in der Steigung ohne Nachschub verkehrte. Gemäss einem Erlasse der K. K. Generalinspektion vom 26. Juli d. J. soll die Ursache solcher Entgleisungen darin zu suchen sein, dass auf der durch den Ueberhöhungsverlauf in dem Geleise gebildeten windschiefen Fläche ein Abheben des äusseren Rades der vorderen Achse steif gefederter Wagen eintritt. Das Maass dieses Abhebens soll um so grösser sein, je steiler die Ueberhöhungsrampe und je grösser der Achsstand des Wagens ist, und kann, besonders beim Vorkommen kleiner Oberbausutten in der Ueberhöhungsrampe, die Spurkranzhöhe überschreiten, sodass ein zufälliger Seitenstoss die Entgleisung zur Folge haben muss. Die Bahnverwaltungen wurden eingeladen, hierauf und insbesondere auf die in Verkehr gesetzten zweiachsigen Wagen mit 7,5 m Radstand ihr Augenmerk zu richten und dahin zu wirken, dass bei der Erhaltung des Oberbaues ein gleichmässiger und möglichst flacher Verlauf der Ueberhöhungen stets vorhanden ist. Bei ähnlichen Entgleisungen ist der Verlauf der Ueberhöhung zu erheben und unter Angabe des Radstandes des entgleisten Wagens in das Thatbestands-Protokoll aufzunehmen.

Unzulässigkeit der Beförderung der vom internationalen Transporte ausgeschlossenen Gegenstände auf Grund eines internationalen Frachtbriefes.

Eine Oesterreichische Bahnverwaltung hatte eine, nach dem Internationalen Uebereinkommen vom Transporte ausgeschlossene Sendung auf Grund eines internationalen Frachtbriefes zur Beförderung nach dem Auslande angenommen; die Annahme dieser Sendung wurde von der ausländischen Anschlussbahn verweigert. Das K. K. Handelsministerium nahm infolge dessen hiervon zu dem Hinweis Anlass, dass eine solche Verweigerung schon von der inländischen Aufgabebahn hätte erfolgen sollen, um so mehr als es zulässig ist, solche Sendungen im gebrochenen Verkehr, d. i. bis zur Oesterreichischen Grenzstation auf Grund eines internen Oesterreichischen Frachtbriefes und von da auf Grund eines internen ausländischen Frachtbriefes, bei gleichzeitiger Einhaltung der für derartige Sendungen im In- und Auslande vorgeschriebenen Transportbestimmungen, abzufertigen.

Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen.

Die Nr. 166 des „R.-G.-Bl." und die Nr. 89 des „Verordn.-Blattes für Eisenb. u. Schifff." enthält die Verordnung des K. K. Handelsministers, womit einige Bestimmungen der diesbezüglichen Verordnung vom 1. August d. J. abgeändert bezw. ergänzt werden. Dieselben beziehen sich auf das Gewicht und die Beschaffenheit der Kisten, die den Frachtbrief begleitende Bescheinigung und die elektrischen Zündungen, endlich auf die zu diesen Transporten verwendeten offenen und gedeckten Wagen. Das Königlich Ungarische Handelsministerium hat eine gleiche Verordnung erlassen.

Die Malzenquete beim K. K. Oesterreichischen Handelsministerium.

Dieselbe fand deshalb statt, weil die Malzindustriellen in der Aufhebung des Identitätsnachweises in Deutschland indirekt eine Gefahr für den Oesterreichischen Malzexport erblicken. Die Deutschen Malzfabriken erhalten nämlich beim Exporte von Malz Einfuhrscheine, welche sie ermächtigen, das entsprechende Quantum Gerste zollfrei zu importiren, derart, dass auf 100 Metercentner Malz 133 Metercentner Gerste entfallen. Diese Einfuhrscheine können auch bei Zollzahlungen für andere Artikel, wie Kaffee oder Petroleum, an Zahlungsstatt gegeben werden und kommen deshalb dem baaren Gelde gleich, da der Malzexporteur sie jederzeit an einen Importeur der im Gesetze bestimmten Artikel begeben kann. Auf diese Art hat das Gesetz über den Identitätsnachweis für die Malzproduktion, und zwar auch dann, wenn dieselbe aus inländischer Gerste erfolgte, eine staatliche Exportprämie geschaffen, welche sich auf 2,66 *M.* für jeden ausgeführten Metercentner Malz stellt. In dieser Prämie erblicken die Oesterreichischen Malzproduzenten eine Gefahr für den heimischen Malzexport, und die Vertreter der Malzindustrie gaben daher in der Enquete die Erklärung ab, dass sie auf alle tarifarischen Begünstigungen verzichten, wenn ihnen beim Export von Malz wie in Deutschland der Gerstenzoll vergütet wird. Dieser Wunsch der Malzindustriellen hat jedoch wenig Aussicht auf Verwirklichung, denn er wäre für den Staatsschatz, da unser Malzexport mehr als 1,2 Millionen Metercentner beträgt, mit einem jährlichen Opfer von mehr als einer Million Gulden verbunden. Die Malzindustriellen würden sich wahrscheinlich auch mit einer geringeren Prämie zufrieden geben. Es ist jedoch die Frage, ob die Regierung sich überhaupt auf die Gewährung einer Exportprämie einlassen wird, zumal hierzu auch die Einwilligung Ungarns erforderlich wäre. In der Enquete wurden auch Eventualvorschläge berathen, welche für den Fall platzgreifen sollen, als die Regierung auf die Gewährung einer Exportprämie nicht eingehen würde. Demgemäss wurde der Antrag gestellt, die Malzausfuhr durch die Gewährung einer 20 bis 28 % Refaktie zu unterstützen. Die Vertreter der Bahnen erhoben gegen diesen Wunsch Einwendungen, erklärten sich jedoch zu einem Entgegenkommen bereit.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert:

a) dem Josef Veprik in Weisswasser für eine im Anschlusse an die bestehende Industriebahn Kuttenthal-Unter-Cetno auszuführende normalspurige Lokalbahn von Unter-Cetno nach Mscheno auf die Dauer von 6 Monaten,
b) der Baufirma Franz Schön & Söhne in Prag für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Beraun der Böhmischen Westbahn einerseits nach Konepruss und zu den dort befindlichen Kalksteinbrüchen, sowie andererseits von der genannten Station zur Königshofer Cementfabrik an der Böhmischen Westbahn auf die Dauer von 6 Monaten,
c) dem Johann Lieblein in Hirschberg a. d. Pielach und Genossen für eine schmalspurige Lokalbahn von St. Pölten nach Laubenbachmühle bei Frankenfels auf die Dauer eines Jahres;
d) dem Ingenieur Federico Keszler in Graz für eine Dampftrambahn von Graz nach Radegund mit einer eventuellen Abzweigung von Weiz und für eine Drahtseil- eventuel Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schöckl auf weitere 6 Monate verlängert, endlich
e) dem Stadtrathe von Jungbunzlau und Genossen für eine von einem geeigneten Punkte der projektirten Eisenbahn Laun-Leitmeritz-Böhmisch-Leipa bei Budyn abzweigende, nach Altpaka führende Bahnverbindung mit einer Abzweigung von dieser Hauptlinie nach Mscheno auf ein weiteres Jahr verlängert.

Betriebseröffnung der Gailthalbahn.

Die der Aktiengesellschaft der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor konzessionirte 30,738 km lange Lokalbahn mit den Stationen bezw. Haltestellen (H): Nötsch am Dobratsch (8,846 km ab Arnoldstein), Emmersdorf (H, 12,520 km), St. Stephan-Vorderberg (16,484 km), Görtschach-Förolach (22,281 km), Pressegger See (H, 25,517 km), Vellach-Kühnburg (H, 27,917 km) und Hermagor (30,738 km) wurde am 11. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Hierbei gelangten obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personenverkehr zur Eröffnung. Der Betrieb auf dieser Linie wird von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt und ist diese Strecke speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Villach unterstellt. In Arnoldstein hat die Lokalbahn Anschluss an die Linie Amstetten-Pontafel der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Betriebseinnahmen der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juni d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 13 137 047 Personen und 8 144 161 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 26 359 729 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 18 617 573 fl., auf die Ungarischen Bahnen 7 742 156 fl.), d. i. für 1 km 913 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 12 208 596 Personen und 7 730 741 t Güter, 25 127 265 fl. oder für 1 km 896 fl.; daher ergibt sich für den Monat Juni d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1,9 %.

Im ersten Halbjahr dieses Jahres wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 65 737 627 Personen und 50 371 313 t Güter gegen 60 904 963 Personen und 47 412 333 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 158 510 064 Gulden (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 109 784 568 fl., auf die Ungarischen Bahnen 48 725 496 fl.), im Vorjahre auf 149 517 442 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in der ersten Hälfte des laufenden Jahres 28 738 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28 008 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitraum dieses Jahres auf 5 516 fl. gegen 5 338 fl. im Vorjahre, d. i. um 178 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1894 auf 11 032 fl. gegen 10 676 fl. im Vorjahre, d. i. um 356 fl., mithin um 3,3 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 6 Monate 1894 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich bei den im „Ver.-Bl. f. E. u. Sch." verzeichneten 142 Bahnen die nachstehende Reihenfolge: Wiener Verbindungsbahn mit 89 992 fl., Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 61 118 fl., Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 31 188 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 30 160 fl., Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 22 234 fl. und Leoben-Vordernberger Bahn mit 21 778 fl.

Bahneröffnungen im Monat Juni d. J.

Nach der amtlichen Zusammenstellung wurden in jenem Monate folgende Bahnen dem öffentlichen Verkehr übergeben: Am 1. Juni d. J. die 61,099 km lange Theilstrecke Grosslupp-Rudolfswerth-Strascha der Unterkrainer Bahnen; am 5. Juni d. J. die 31 km lange Theilstrecke Ungvár-Dubrinics der Ungthalbahn; am 11. Juni d. J. die 16,862 km lange Friauler Bahn (Monfalcone [Ronchi] -Cervignano).

Gebrauch der automatischen Bremsen seitens der Reisenden.

Diesbezüglich wurde vom Königlich Ungarischen Handelsministerium folgendes angeordnet: 1. Die automatischen Bremsen sollen so angebracht werden, dass dieselben im Mo-

mente einer Gefahr von den Reisenden als Alarmbremsen angesehen und in Wirksamkeit gesetzt werden können. 2. Die Hebel der Alarmbremsen sollen bei durchgehenden Wagen an beiden Enden des Korridors und bei den Kupeewagen in jedem Kupee angebracht werden. 3. Die Reisenden sind durch eine an auffälliger Stelle jeder Wagenabtheilung anzubringenden Kundmachung auf die Plazirung der Alarmbremse, der Art ihrer Benutzung und auf die Strafe aufmerksam zu machen, welche auf die unbegründete oder muthwillige Gebrauchnahme solcher Bremsen gesetzt ist.

Die staatliche Eisenbahnschule in Budapest.

Laut Kundmachung des Königlich Ungarischen Handelsministeriums setzt diese Schule nunmehr ihre Thätigkeit mit dem achten Jahreslehrkurse fort. Lehrgegenstände sind: der Bau-, Verkehrs-, Telegraphen- und kommerzielle Dienst, Eisenbahngeographie, -Geschichte und -Recht, Eisenbahnverrechnung und -Buchführung, Waaren- und Materialkunde, endlich Deutsche und Französische Sprache. Der Unterricht wird in wöchentlich 30 Stunden von 3 Uhr Nachmittags bis 8 Uhr Abends ertheilt.

Die elektrische Untergrundbahn in Budapest.

Nachdem am 10. d. Mts. die Konzessionsurkunde obengenannter Bahn veröffentlicht worden war, hat sich am folgenden Tage die „Budapester elektrische Untergrundbahn-Aktiengesellschaft“ konstituirt. Budapest wird somit nach Fertigstellung dieser Bahn die erste elektrische Untergrundbahn in Europa besitzen. Die Kosten der neuen Bahn wurden mit 3 600 000 fl. festgestellt; es kommt demnach 1 km doppelgeleisige Eisenbahn auf mehr als 1 000 000 fl. zu stehen. Die Konzessionäre sind verpflichtet, die Linie unter der Andrassystrasse bis Ende 1895 herzustellen und den Betrieb der ganzen Linie vom Giselaplatz bis zum Thiergarten, wo die Linie in das Stadtwäldchenniveau heraustritt, am 1. April 1896 dem öffentlichen Verkehr zu übergeben.

Das Ungarische Aerar gegen die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Auf Anordnung des Königlich Ungarischen Handelsministers wurde gegen die genannte Gesellschaft wegen einer Forderung von 26 000 fl., welche dem Ungarischen Aerar aus dem Vertrage über die Ablösung des Ungarischen Netzes gebühren soll, beim Budapester Königlichen Gerichtshofe die Civilklage eingebracht. Von Seite der Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde hierüber den Blättern mitgetheilt, dass von einer widerrechtlichen Zurückhaltung einer Forderung keine Rede sein könne, da der Staatseisenbahn-Gesellschaft in dem Vertrage vom Jahre 1891 das Kompensationsrecht eingeräumt worden sei, und die Gesellschaft im gegebenen Falle die Kompensation mit einer Forderung gegen das Ungarische Aerar geltend gemacht habe. Die Gerichte werden darüber entscheiden, ob diese Kompensation zulässig war oder nicht.

Bescheinigung der Bezugsberechtigung hinsichtlich der Frachterstattungs-Ansprüche durch andere Personen.

Der Tarif Theil I der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen enthält zu § 61 des Betriebsreglements (entspricht § 50 des Vereins-Betriebsregements) die Zusatzbestimmung, dass die von Dritten eingebrachten Frachterstattungs-Ansprüche nur dann berücksichtigt werden, wenn dieselben nebst den Beweisdokumenten noch mit einer Bescheinigung belegt sind, dass der Berechtigte mit der Auszahlung des entfallenden Mehrbetrages an den Einreicher der Reklamation einverstanden ist. Diese von der Eisenbahnverwaltung zurückbehaltene Bescheinigung kann auch durch ein an dieselbe gerichtetes Benachrichtigungsschreiben ersetzt werden. Infolge von diesfälligen Anständen wurden nun die Parteien in ihrem eigenen Interesse aufgefordert, zur Vermeidung jeder Verzögerung, die genannte Bescheinigung stets in getrennter Ausfertigung beizubringen. Anderweitige Bescheinigungen werden als nicht bestehend behandelt.

Schleppbahnen in Oesterreich Ende 1893.

Die Nr. 88 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ enthält die Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schleppbahnen. Am Schlusse des Jahres 1892 standen im ganzen 1 226 Schleppbahnen mit 1 023.211 km Länge im Betriebe. Im Laufe des Jahres 1893 sind anlässlich Eröffnung 90 neuer Schleppbahnen und Verlängerung bestehender Industriebahnen 52,811 km hinzugekommen und infolge theilweiser Abtragung bestehender Anlagen sowie gänzlicher Auflassung von 20 Schleppbahnen 16,059 km in Abfall gekommen. Der effektive Zuwachs beläuft sich sonach im Jahre 1893 auf 70 Schleppbahnen und 36,752 km Bahnlänge. Es beträgt daher der Gesammtstand dieser Bahnen mit 31. Dezember 1893 1 296 Schleppbahnen mit 1 059,963 km Länge.

Verlängerung der Lagerfreiheit für Eisenbahnfrachten.

Gemäss dem soeben herausgegebenen Nachtrag IV zu den gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf Eisenbahnen wird die bisher festgesetzte lagerfreie Zeit von 3 Tagen im Sinne der von den Handelskammern gestellten Forderungen um einen Tag erhöht und werden die in die lagergeldfreie Zeit fallenden Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet. Der Ankunftstag gilt wie bisher als erster lagerzinsfreier Tag. Einzelne Eisenbahnverwaltungen, die schon bisher eine regelmässige Ueberfüllung der Magazinräume zu verzeichnen hatten und aus dieser Ursache alljährlich um Herabsetzung der lagerfreien Zeit bei der Generalinspektion ansuchten, werden sich nun zu den nothwendigen Erweiterungen der Lagerräume entschliessen müssen. Die viertägige Lagerfreiheit trat schon für Güter, die am 1. d. Mts. eingelagert wurden, in Kraft.

Die Schadenersatzpflicht der Eisenbahn für körperliche und moralische Schmerzen. (Rechtsfall.)

Ein Postoffizial wurde auf seiner Dienstreise durch eine Ereignung im Bahnverkehre verletzt und machte gegen die betreffende Bahnunternehmung Schadenersatzansprüche, gemäss dem Gesetze vom 5. März 1869 „R.-G.-Bl.“ Nr. 27, geltend. Das Gericht I. Instanz gab diesem Anspruch Folge und bemaass die zu leistende Entschädigung im Hinblick auf das festgestellte langwierige und schmerzvolle Leiden des Klägers auf 10 000 fl. In II. Instanz wurde jedoch die Summe auf 3 000 fl. herabgesetzt mit der Begründung, dass wenn auch das Schmerzensgeld eine Vergütung nicht nur für körperliche, sondern auch für moralische Schmerzen bildet, im vorliegenden Falle jedoch nur eine mehrwöchentliche Bettlägerigkeit, aber kein besonders grosser Schmerz, und bei dem Umstande, als Kläger seinen Staatsdienst nicht verlor, kein besonders grosser Kummer konstatirt werden konnte, andererseits das Schmerzensgeld nicht die Geltung einer Strafbusse oder eines Versorgungsmittels haben könnte. Der Oberste Gerichtshof stellte mit Entscheidung vom 13. Dezember 1893 das erstrichterliche Urtheil aus folgenden Gründen wieder her: Zur Zeit, als die Sachverständigen ihr Gutachten abgaben, bestand, wie aus demselben erhellt, die Störung, welche Kläger durch den Unfall in seiner Gesundheit erlitten hatte, noch immer, ohne dass auch nur annäherungsweise hätte bestimmt werden können, ob und wann die vollständige Heilung zu erwarten sei. Die Annahme der geringeren Intensität der Schmerzen sei nicht begründet, dagegen erscheint deren längere Dauer konstatirt. Wenn auch die Entlassung des Klägers aus dem Staatsdienste nicht erfolgte, so erscheint doch ein besonders grosser Kummer schon durch die blosse Befürchtung einer solchen Entlassung, ferner durch die begründeten Besorgnisse, einem unheilbaren Siechthum zu verfallen, durch die Vernichtung aller Hoffnungen auf Besserung seiner materiellen Lage, sowie durch die drückende Sorge um seine und seiner Familie Zukunft begründet.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die um diese Jahreszeit ungewöhnliche Hausse der Werthpapiere erklärt sich einigermaassen durch die Bewegung auf dem Getreidemarkt, die besseren Aussichten für das Herbstgeschäft mit einem starken Export von Gerste und durch die Einziehung der Ein-Guldennoten gegen Silber, welche als ein namhafter Schritt in der Währungsreform zu verzeichnen ist. Die Konzession für die elektrische Untergrundbahn in Budapest (s. oben) weckte die Kauflust für Ungarische Papiere. Von den Aktien der Böhmischen Bahnen waren Aussig-Teplitzer (1690) und Böhmische Nordbahn (281) stark begehrt; einen mässigen Aufschwung nahmen Nordwestbahn (230,75) und Elbethalbahn (266,75). Dasselbe war der Fall mit Oesterreichisch-Ungarischer Staatsbahn (355) und Südbahn (110,50). Zur vorwöchentlichen Notiz behaupteten sich Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3200), Kaschau-Oderberger Bahn (187,50), Ungarisch-Galizische Bahn (205) und Raab-Grazer Bahn (204). Auf dem Prioritätenmarkte fanden die 3 % Prioritäten der Oesterr.-Ungar. Staatsbahn Beachtung, indem die ersten neun Emissionen des alten Netzes mit 221,60 notirten, bei welchem Kurse sie sich noch mit etwa $3^1/_3$ % verzinsen; ebenso waren auch die 3 % Obligationen der Südbahn (154,25) beliebt, deren Nettoverzinsung sich auf 13 Frcs. stellt, so dass diese etwa 4,18 % tragen.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

1. Von den Lokalbahnen des Finistèredepartements ist am 11. Juni d. J. die Linie Landerneau-Plounéour Trez (28 km) mit den Zwischenstationen Plouédern, Trémaouézan, Ploudaniel, le Felgoët, Lesneven, Plouider und Goulven dem Betriebe übergeben worden.

2. Von den Dampfstrassenbahnen der Drôme ist am 16. Juni d. J. die Linie Romans-Tain (18,383 km) mit den Zwischenstationen Les Récollets, les Granges, Clérieux, Loule (Haltestellen), Chanos Curson (Station) und Mercurol (Haltestelle) eröffnet worden.

3. Die Orléansbahn hat am 1. Juli d. J. a) die Linie Villeneuve sur Lot-Tonneins (33,412 km) mit den Zwischenstationen Sainte Livrade, Fongrave (Haltestelle), Castelmoron le Temple, Granges Laffitte und Clairac; b) von der Linie Marmande-Angoulême die Strecke Ribérac-Angoulême (67,205 km) mit den Zwischenstationen Celles (Haltestelle), Verteillac-Coutures, Latourblanches, Mareuil Goûts, Larochebeaucourt Edon, Rougnac, Sers Dignac, Garat Bouex und Magnac sur Touvre dem Verkehre übergeben.

4. Die im Isèredepartement gelegenen Eisenbahnen des Dauphiné haben am 2. Juli d. J.: a) die Strassenbahn von Grenoble nach Uriage und Vizille nur für den Personenverkehr, b) die Strassenbahn Vizille-le Bourg d'Oisans für den Personen- und Güterverkehr, endlich c) von der Strassenbahn Grenoble-Veurey die Strecke vom Thor Très Cloîtres in Grenoble bis zum Spazierweg Lafontaine in Betrieb genommen.

5. Die Westbahn hat a) von der Linie Fougères-Vire am 8. Juli d. J. die Strecke Fougères-Saint Hilaire du Harcouët (36,375 km) mit den Zwischenstationen les Loges Marchis Landivy, Louvigné du Désert, Villamée und Parigné (Haltestelle) für allgemeinen Verkehr; b) von der Linie Carentan-Carteret die Strecke Carentan-la Haye du Puits (22,242 km) mit den Zwischenstationen Saint Jores, Baupte (Haltestelle) und Lithaire (Haltestelle) am 8. Juli d. J. für den Personen- und am 29. Juli d. J. für den Güterverkehr in Betrieb genommen.

6. Die Staatsbahn hat am 29. Juli d. J. von der Linie Tours-Sargé die Strecke Vouvray-Châteaurenault (24,295 km) mit den Zwischenstationen Vernou Etat, Chançay, Reugny, Meuillé le Lierre und Villedômer Etat dem Verkehre übergeben.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Durch Verordnung vom 14 Juni d. J. ist im Departement Savoyen eine für Personen-, Gepäck- und Packetverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Moutiers nach Brides les Bains unter Genehmigung der am 19. Januar d. J. an Léon Francq ertheilten Konzession für gemeinnützig erklärt worden.

2. Durch Verordnung vom gleichen Tage sind die neuen Kaibahnen von Aiguillon sowie diejenigen von Saint Louis nach dem Hafen Nantes (rechtes Loireufer) unter Genehmigung der am 2. Juni d. J. vom Minister der öffentlichen Arbeiten der Orléansbahn ertheilten Konzession für gemeinnützig erklärt worden.

3. Durch ein am 9. Juni d. J. im „Staatsanzeiger" veröffentlichtes Gesetz ist im Departement Seine et Marne die nur für Güterverkehr bestimmte Abzweigung der Lokalbahn Montereau-Château Landon vom Bahnhof Montereau nach einem am linken Seineufer zu schaffenden Wasserbahnhof unter Genehmigung der am 27. Februar 1893 der Departements-Eisenbahngesellschaft ertheilten Konzession für gemeinnützig erklärt worden.

4. Im Departement der Gironde ist die an Emile Faugère konzessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Bordeaux (Passerelle) nach Cadillac für gemeinnützig erklärt worden.

5. Im Aindepartement sind die an Jeancard konzessionirten Dampfstrassenbahnen Trévoux-Saint Trivier de Courtes, Bourg-Trans Jassans, Ambérieu-Cerdon, Pont d'Ain Jujurieux und Virieu le Grand Ruffieu für gemeinnützig erklärt worden.

Verbindung der Bahnhöfe in Lyon.

Durch ein am 22. Juli d. J. im „Staatsanzeiger" veröffentlichtes Gesetz wird das Rhonedepartement ermächtigt, der Compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest Lyonnais einen Vorschuss von 200 000 Frcs. zur Verbindung der Bahnhöfe in Lyon zu gewähren. (Vgl. Nr. 42, S. 396 d. Ztg.)

Eisenbahn Arles-Saint Louis du Rhône.

Ein am 24. Juli d. J. im „Staatsanzeiger" veröffentlichtes Gesetz genehmigt die Einverleibung der Eisenbahn Arles-Saint Louis du Rhône in das Paris-Lyon-Mittelmeernetz. (Vgl. Nr. 8, S. 71 Jahrg. 1893 d. Ztg.)

Geldbeschaffung für Neubaulinien.

1. Durch ein am 13. Juli d. J. im „Staatsanzeiger" veröffentlichtes Gesetz ist der Generalrath der Vendée ermächtigt worden, zur Herstellung der am 9. Oktober 1893 konzessionirten und am 28. März d. J. für gemeinnützig erklärten Dampfstrassenbahn Challans-Fromentine eine 4% Anleihe von 704 720 Francs aufzunehmen und zur Deckung der Verzinsung und Tilgung 50 Jahre lang von 1895 ab $^{85}/_{100}$ Zuschlagscentime zu erheben.

2. Durch ein am 26. Juli d. J. im „Staatsanzeiger" veröffentlichtes Gesetz ist das Departement der Rhônemündungen ermächtigt worden, eine in 30 Jahren rückzahlbare 4% Anleihe von 500 000 Frcs. aufzunehmen, um die dem Staate für den Bau der Eisenbahnen von allgemeinen Interesse la Calade-Salon und Valdonne-la Barque Fuveau versprochenen Beihilfen zu beschaffen.

Untersuchung der Beschwerden.

Durch einen Ministerialerlass vom 23. Dezember 1892 ist bestimmt worden, dass die Uebersichten, betreffend den technischen Betrieb der Eisenbahnen, nur noch vierteljährlich von den Generalinspektoren des Aufsichtsdienstes an den Minister der öffentlichen Arbeiten einzureichen sind. Dadurch ist aber nichts an der früheren Vorschrift geändert, nach der monatlich Auszüge aus den Beschwerdebüchern der Stationen vorzulegen sind. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese Uebersichten, die den Aufsichtsstellen eine bedeutende, mit der Verkehrsentwickelung stets steigende Arbeit verursachen, keinen wirklichen Nutzen bringen und dass ihre Beseitigung mit keinem Uebelstand verbunden ist, wie es sich übrigens auf Grund des Ministerialerlasses vom 19. Oktober 1889 bezüglich der Beschwerden über Verkehrsangelegenheiten ergeben hat. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher durch Erlass vom 16. Juli d. J. bestimmt, dass die monatlichen Auszüge aus den Beschwerdebüchern der Stationen der höheren Aufsichtsbehörde nicht mehr vorzulegen sind. Dagegen sind alle diese Beschwerden wie bisher mit grösster Sorgfalt und möglichster Schnelligkeit von den zuständigen Aufsichtsbeamten gemäss Art. 2 des Erlasses vom 20. Juni 1893 zu prüfen. Wenn nach dem Urtheil des zuständigen Oberingenieurs der Beschwerde nicht Folge zu geben ist, oder wenn die Angelegenheit der Entscheidung durch die Gerichte überlassen bleiben muss, oder endlich wenn sich die Gesellschaft bereit erklärt, die von dem Aufsichts-Oberingenieur für erforderlich erachteten Maassnahmen auszuführen, so wird von diesem die Untersuchung endgültig abgeschlossen. Nur im Falle, wenn der Oberingenieur der Meinung ist, dass einer Beschwerde entweder auf Grund der Amtseigenschaft bezw. der Fachkenntnisse des Beschwerdeführers oder durch ihren allgemeinen Charakter oder durch die aus der angängigen Lösung erwachsenden finanziellen Folgen oder endlich infolge von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Aufsichtsbeamten und der Gesellschaft über die zu ergreifenden Maassnahmen eine grössere Bedeutung innewohnt, hat der Oberingenieur dem Generalinspektor die Untersuchungsakten vorzulegen. Der Generalinspektor hat sie mit seinem eigenen Gutachten dem Minister einzureichen und diese Beschwerden bilden den Gegenstand von Ministerialerlässen, die auf dem Dienstwege den betheiligten Aufsichtsbeamten mitgetheilt werden.

Es ist übrigens von Werth, den Beschwerdeführern die Möglichkeit der Feststellung zu bieten, dass die regelmässig abgefassten Beschwerden stets untersucht werden. Zu diesem Zweck ist es angemessen, eine auf verschiedenen Netzen angewandte Maassregel zu verallgemeinern, nämlich durch die Verwaltungs-Aufsichtskommissare eine ganz kurze Darlegung der Untersuchungsergebnisse in eine besondere Spalte des dem Publikum zur Verfügung stehenden Beschwerdebuches einzutragen zu lassen. Diese Eintragung muss spätestens 8 Tage, nachdem der Kommissar Kenntniss von der getroffenen Entscheidung erhalten hat, erfolgt sein. Der Wortlaut der Eintragung wird von dem Aufsichts-Oberingenieur für die von ihm geschlossenen Untersuchungen festgestellt; anderenfalls hat sie die bezügliche Ministerialentscheidung zu enthalten.

Die Anstellung der Verwaltungs-Aufsichtskommissare.

Durch Verordnung vom 2. Juli d. J. hat der Präsident der Republik folgendes bestimmt:

Art. 1. Die Verwaltungs-Aufsichtskommissare ergänzen sich durch öffentlichen Wettbewerb. Die Bedingungen des Wettbewerbs sowie die Liste der zuzulassenden Bewerber werden vom Minister aufgestellt. Die Anzahl der zum Wettbewerb gestellten Plätze ist auf die offenen oder im Laufe des Jahres offen werdenden Stellen beschränkt. Die Bewerber müssen Franzosen sein und am 1. Januar des Bewerbungsjahres wenigstens 25 und höchstens 30 Jahre alt sein. Indessen wird die obere Altersgrenze auf 35 Jahre ausgedehnt für Beamte des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, die wenigstens 5 ruhegehaltsberechtigte Dienstjahre zählen, und auf 50 Jahre für die in den Ruhestand getretenen Offiziere der Land- und Seemacht. Niemand kann mehr als dreimal zum Wettbewerb zugelassen werden.

Art. 2. Der Wettbewerb besteht in schriftlichen Prüfungen, die sich auf folgende Gegenstände beziehen: Abfassung von Verhandlungen und Berichten über Dienstangelegenheiten; arithmetische, geometrische und mechanische Kenntnisse; Erdbeschreibung Frankreichs; Eisenbahngesetzgebung; Kenntnisse des Strafrechts und der Strafrechtsuntersuchung.

Art. 3. Die Liste der Bewerber, die im Wettbewerb bestanden haben, wird nach Verdienst aufgestellt und dem Minister unterbreitet, welcher die offenen Stellen unter Berücksichtigung der Fähigkeit besetzt.

Art. 4. Die Verwaltungs-Aufsichtskommissare der Eisenbahnen werden in 4 Klassen eingetheilt, deren Gehalt auf 3 200 bezw. 2 700, 2 300 und 2 000 Frcs. festgesetzt wird.

Art. 5. Die Aufsichtskommissare treten unbedingt in die vierte Klasse ein; niemand darf in die höhere Klasse befördert werden, wenn er nicht wenigstens 3 Jahre in der nächstniedrigeren Klasse zählt.

Art. 6. Das Verhältniss der Stellen in den 4 Klassen wird in der Weise festgesetzt, dass die Kommissare 1. Klasse höchstens $^1/_6$ und diejenigen 4. Klasse wenigstens $^2/_6$ der Gesammtzahl betragen.

Art. 7. Abgesehen von ihrem Gehalt können die Kommissare zutreffendenfalls Wohnungsgeld sowie Reisekosten und Uebernachtungsgelder, die durch Ministerialerlass festgesetzt werden, erhalten.

Art. 8. Die Erhöhung der gegenwärtigen Gehälter wird unmittelbar den Kommissaren 4. Klasse zugetheilt. Sie wird den Kommissaren der 3 anderen Klassen durch besondere Entscheidungen des Ministers nach Maassgabe der verfügbaren Mittel des Haushalts bewilligt. Die Bestimmungen der in Art. 1 angegebenen Altersgrenze sind erst vom 1. Januar 1897 ab anwendbar.

Art. 9. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird mit Ausführung dieser Verordnung betraut.

Dynamitbeförderung nach Deutschland.

Durch Erlass vom 27. März d. J. hatte der Minister vorläufig zugelassen, dass die nach Deutschland bestimmten Dynamitsendungen die Anschriften nur in Deutscher Sprache enthalten. (Vgl. Nr. 34, S. 319 d. Ztg.) Diese Bestimmung ist durch Erlass des Ministers vom 22. Juni d. J. endgültig geworden.

Bücher- und Kartenschau.

Jahrbuch der Berliner Börse 1894/95. Ein Nachschlagebuch für Banquiers und Kapitalisten. Sechzehnte Ausgabe. Herausgegeben von der Redaktion des „Berliner Actionair" J. Neumann. Preis geheftet 9,20 ℳ, gebunden 10 ℳ. Im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstr. 68/70

Dieses wegen seiner Reichhaltigkeit, Zuverlässigkeit und Uebersichtlichkeit bestens eingeführte Nachschlagebuch zeigt wiederum eine beträchtliche Erweiterung gegen die vorjährige Ausgabe, und ist besonders anerkennend hervorzuheben, dass sämmtliche interessirenden Erscheinungen des Wirthschaftsjahres 1893/94 bis in die ersten Tage des vorigen Monats hinein Berücksichtigung gefunden haben, wodurch Nachträge vermieden worden sind. Für die Kenntniss der Entwickelung des mannigfaltigen finanziellen Verkehrs, der Finanzen der Staaten, Kommunen, Landschaften, des Betriebes der Eisenbahnen, Banken und Industriegesellschaften bietet das Jahrbuch in seinen Darlegungen wie in seinem ergiebigen Material an Daten eine vortreffliche Unterlage.

Eisenbahnkarte der Oesterreichisch - Ungarischen Monarchie nebst dazu gehörigem Stationsverzeichniss. Infolge der regen Bauthätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hat sich der Mangel einer Eisenbahnkarte, vermittelst deren eine Station leicht und sicher aufgesucht und zugleich deren Entfernung von den Nachbarstationen bezw. den Anschlussstationen der betr. Eisenbahnlinie ermittelt werden kann, fühlbar gemacht. Diesem Mangel abzuhelfen ist die neue, auf Initiative der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zur Ausgabe gelangte Eisenbahnkarte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie im Verein mit dem dazu gehörigen Stationsverzeichniss berufen, da dieselbe sämmtliche bisher eröffneten Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen mit den dabeigesetzten Stationsentfernungen enthält.

Um lästigen Richtigstellungen, hervorgerufen durch Eröffnung neuer Linien und Stationen, auszuweichen, ist beabsichtigt, das Stationsverzeichniss jeden Monat in neuer Ausgabe erscheinen zu lassen.

Die in Deutscher und Ungarischer Sprache verfasste Karte, nebst allen bis Ende März 1895 zur Ausgabe gelangenden Stationsverzeichnissen kann gegen Einsendung von 1 fl. Oe. W. durch die Redaktion der Eisenbahnkarte (Budapest, Theresienring 60) bezogen werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Betriebsreglement des Vereins.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Januar 1893 ist der V. Nachtrag ausgegeben worden.

Derselbe hat folgenden Wortlaut:

1. In dem I. Nachtrage zu dem Vereins-Betriebsreglement ist auf Seite 6 (3. Zeile von oben) vor dem Anfangsworte: „Falls" die Absatzziffer „5" nachzutragen.
2. In der Anmerkung auf Seite 21 des I. Nachtrages sind mit Gültigkeit vom 1. September 1894 folgende Aenderungen vorzunehmen:

§ 26, Abs. 1

Die Worte: „leere oder mitnicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladene gedeckte Wagen folgen; dieselben"

sind durch die folgenden zu ersetzen:

„(offene oder gedeckt gebaute) Wagen folgen. Von diesen dürfen die offenen Wagen nur mit nicht brennbaren, die gedeckt gebauten Wagen dagegen auch mit nicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladen sein; die Wagen".

Berlin, den 13. August 1894. (1918)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Ausnahmetarif für Obst aus Ungarn, Theil VI, Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. September 1894 wird der Nachtrag I ausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen des Vorwortes und der Tarifbestimmungen sowie Berichtigungen und Ergänzungen der Tariftabellen.

München, im August 1894. (1919)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. werden der in unserem Lokal-Gütertarif enthaltene Ausnahmetarif 4 a für Kartoffelabfälle, sowie der Ausnahmetarif 4 b für Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitze für die Station Hohensülzen, ferner der im Frankfurt-Hessischen Gütertarif enthaltene Ausnahmetarif 4 a für Kartoffelabfälle und der für den gleichen Artikel im Südwestdeutschen Tarifheft 9 vorgesehene Ausnahmetarif 12 ohne Ersatz aufgehoben.

Mainz, den 14. August 1894. (1920)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 20. d. Mts. ab wird die Station Biblisheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr. 6 für die Beförderung von rohem Erdöl nach den Stationen Köln, Dortmund und Salzbergen aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 13. August 1894. (1921)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Vieh- etc. Verkehr. Am 20. August d. J. kommen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Leipzig I (Bayer. und Vieh- und Schlachthof) einerseits und den Stationen Knauthain und Reinsdorf b. Artern andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Auf Station Reinsdorf b. Artern ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, auf Station Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Pferden ausgeschlossen.

Erfurt, den 11. August 1894. (1922MG)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger etc. Grubenrevier nach der Haltestelle Rosenthal der Stargard-

Cüstriner Eisenbahn treten mit dem Tage der Eröffnung genannter Haltestelle für den Wagenladungs-Güterverkehr direkte Frachtsätze in Kraft. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung wird seiner Zeit bekannt gegeben werden. Näheres über die Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 9. August 1894. (1923MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 20. August 1894 tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 21 in Kraft, durch welchen u. a. der Ausnahmetarif 5 für Sand, Steine etc. von Blankenburg Harz etc. weiter ausgedehnt worden ist. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 13. August 1894. (1924)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg sowie Staatsbahn-Güterverkehre Berlin-, Breslau- und Hannover-Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. werden anderweite zum Theil um 1 bis 2 km erhöhte Entfernungen für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr, sowie für den Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken zwischen der Station Ildehausen und den übrigen Stationen des diesseitigen Bezirks, ferner den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Hannover, den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn sowie den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen eingeführt. Ueber die Aenderungen ertheilen die Eilgut- und Güter-Abfertigungsstellen vom 25. k. Mts. ab, unser Verkehrsbüreau hierselbst aber schon jetzt Auskunft.

Magdeburg, den 14. August 1894. (1925)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. Oktober d. J. wird der Ausnahmetarif für G e t r e i d e aller Art, Mühlenfabrikate, Oelsamen und Malz im Verkehr zwischen einer Anzahl Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie den Stationen Cöpenick, Erkner und Friedrichshagen des Direktionsbezirks Berlin andererseits aufgehoben. An Stelle der bisherigen Ausnahmefrachtsätze treten vom gleichen Zeitpunkt ab theils höhere, theils niedrigere Ausnahmefrachtsätze, welche jedoch nur auf Getreide aller Art und Mühlenfabrikate und nur für den Verkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den nachbenannten Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau andererseits Anwendung finden: Bärwalde N/M., Breslau O. S. Bhf., Breslau Oderthorbhf., Brieg, Dambrau, Falkenberg i. Oberschl., Grottkau, Koschmin, Kreuzburg O.S., Krotoschin, Lässig, Löwen, Münsterberg, Namslau, Neisse, Oderberg, Oels, Ostrowo, Posen, Rokietnice, Schrimm, Strehlen und Zobten. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, am 15. August 1894. (1926)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Am 1. September l. J. gelangt ein Nachtrag VI zum Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarif vom 1. Dezember 1888 zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Waarenklassifikation und der Tarife.

München, den 11. August 1894. (1927)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. August 1894 treten für die Beförderung von Dünger (Mist- und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub zum Düngen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Nach und von	Beimerstetten	Ulm	Westerstetten
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Griesheim a/M.	0,73	0,73	0,73

Stuttgart, den 11. August 1894. (1928)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 20. August d. J. erscheint der Nachtrag X, welcher Frachtsätze für Eisenerz etc. von den Stationen Gelsenkirchen, Grabstede, Haspe-Heubing und Rheine, sowie für Kokskohlen etc. von Station Riemke (Zeche Hannibal) enthält.

Köln, den 14. August 1894. (1929)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. werden der in unserem Lokal-Gütertarif, sowie der im Frankfurt-Hessischen Gütertarif enthaltene Ausnahmetarif 4 b, der im Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarif enthaltene Ausnahmetarif 4 für Zuckerrüben und Rübenschnitzabfälle, ferner der im Nebenbahn-Hessischen Gütertarif enthaltene Ausnahmetarif 4 für Rübenschnitzabfälle aufgehoben und durch neue Tarife ersetzt. Für Rüben tritt hierdurch eine Verbilligung der Frachten ein, während für Rübenschnitzabfälle Erhöhungen eintreten. Unser Tarifbüreau gibt nähere Auskunft.

Mainz, den 14. August 1894. (1930)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Deutsch-Russischer Flachs- und Hanftarif vom 1./13. April 1893. Mit Geltung vom 19. September/1. Oktober 1894 alten/neuen Stils wird der I. Nachtrag zu dem obengenannten Tarif herausgegeben. Er enthält Aenderung der allgemeinen Bestimmungen, Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, Erhöhung von Frachtsätzen und Berichtigungen. Druckstücke des fraglichen Nachtrags sind bei den Verbandstationen zu haben.

Bromberg, den 10. August 1894. (1931)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Obstverkehr mit den Niederlanden. Für frisches Obst im Verkehr von der Station Bickenbach-Jugenheim der Main-Neckarbahn nach den Niederlanden kommen bei Aufgabe von 5 000 kg mit Geltung vom 21. Juli bis Ende Dezember d. J. die Frachtsätze des Spezialtarifs A 2 zur Anwendung. Die Sätze sind gebildet durch Anstoss von 0,03 *M.* für 100 kg an die bestehenden Sätze des Spezialtarifs A 2 für Eberstadt.

Köln, den 14. August 1894. (1932)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Geltung vom 1. September d. J. wird die Station Strassburg in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Abth. a und b) für Eisen und Stahl usw. der Spezialtarife I und II als Versandstation mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von Strassburg nach	a)	b)
Konstanz	1,07 *M.*	0,85 *M.*
Neuhausen b. Schaffhausen	1,04 „	0,82 „
Schaffhausen . . .	1,02 „	0,82 „
Waldshut	1,04 „	0,83 „

für 100 kg.

Strassburg, den 10. August 1894. (1933)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. E i n f ü h r u n g n e u e r A u s n a h m e t a r i f e f ü r d i e B e f ö r d e r u n g v o n G e t r e i d e etc. Am 1. September 1894 treten neue Ausnahmetarife, Heft 1 und 2 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie von Oelsaaten, ferner von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken in Wirksamkeit, und zwar:

a) Heft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Niederösterreich, Steiermark, Krain und Kärnthen), der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn) und der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecken Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. L.) einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Vorarlberger Strecke), sowie Lindau, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und den Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen andererseits.

b) Heft 2 für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ungar. Linien), der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Ungar. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Vorarlberger Strecke), sowie Lindau, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen andererseits.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen (Heft 1 zum Preise von 1 Krone und Heft 2 zum Preise von 1 Krone 50 Heller) für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. August 1894. (1934)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband. Oesterr.-Ungar.-Schweizer.-Südbadischer Güterverkehr. V e r l ä n g e r u n g d e r G ü l t i g k e i t s d a u e r v o n T a r i f e n. Die Gültigkeit der Tarife, Theil III, Heft 3 und 4 vom 1. Januar 1891 des Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverbandes, sowie der Tarife, Theil III, Heft 3 vom 1. September 1886 und Theil III, Heft 4 vom 10. Oktober 1888 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres (vergl. die Kundmachungen in Nr. 23 vom 21. März, Nr. 30 vom 18. April, Nr. 47 vom 20. Juni

und Nr. 57 vom 25. Juli 1894) wird neuerdings, und zwar bis 31. Oktober 1894 verlängert.

Wien, am 13. August 1894. (1935)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Lokalverkehr zwischen unseren auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen untereinander, sowie im Verkehr zwischen diesen Stationen einerseits und unseren auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen andererseits der I. Nachtrag in Kraft, enthaltend:

1. Aufhebung der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf den Seiten 5 und 6, sowie der besonderen Tarifvorschriften zu I Leichen auf Seite 7 des Tarifs;
2. Berichtigungen.

Gennep, 14. August 1894. (1936)
Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf 15. August 1894 erscheint ein neuer Tarif über die Beförderung von Personen- und Reisegepäck zwischen Badischen und Württembergischen Stationen, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Juni 1887 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Karlsruhe, den 11. August 1894. (1937)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen, Theil II, ist der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung und des Tarifes. Diese Aenderungen sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Karlsruhe, den 13. August 1894. (1938)
Generaldirektion.

Vom 1. Oktober 1894 ab werden die Arbeiter-Rückfahrkarten im Verkehre zwischen Berlin Charlottenburg, Zoologischer Garten, Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof einerseits und Vietz, Döllens-Radung, Dühringshof und Landsberg a. W. andererseits, sowie von den vorgenannten Berliner Stationen nach Friedeberg N. M. aufgehoben.

Bromberg, den 12. August 1894. (1939)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger" Nr. 47 für das Jahr 1894 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Gnesen verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung und Vertragsbedingungen sind gegen freie Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen. Sollte auch noch die Uebersichtszeichnung Blatt 33 gewünscht werden, so ist 1 ℳ, und werden ausserdem noch die Zeichnungen Blatt 34 bis 40 gewünscht, so sind im ganzen 4,50 ℳ einzusenden. Die Angebote sind bis zum 27. August d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 9. August 1894. (1940)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Für die Wasserstation auf Bahnhof Itzehoe sollen 1 vertikaler, freistehender Dampfkessel, 1 Maschine mit doppeltwirkender Druckpumpe, 1 Pulsometer, 1 Wasserkrahn und ca. 400 m 200 mm weiter Muffenrohre öffentlich vergeben werden.

Bedingungen, Angebotsformulare und Zeichnungen liegen in unserem technischen Büreau zur Einsicht aus, auch können dieselben gegen postfreie Einsendung von 2,00 ℳ bezogen werden.

Eröffnung der Angebote am 1. September, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Glückstadt. (1941 J)

Verdingung der Ausführung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten der Durchlässe und Brücken, der Wege-Unter- und Ueberführungen, Futtermauern und Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Lage nach Hameln (Theilstrecke Lage - Landesgrenze) in den Loosen III und IV (272 637 cbm Bodenbewegung, 175 100 qm Böschungsflächen, 4 065 cbm Bruchsteinmauerwerk, 214 cbm Ziegelsteinmauerwerk, 364 cbm Kalk und 64 cbm Werksteine).

Termin: Dienstag, den 11. September 1894, Vormittags 10 Uhr, im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Denkhaus in Lemgo. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ für ein Loos und von 3 ℳ für beide Loose in Baar (nicht in Briefmarken) an den Abtheilungsbaumeister Denkhaus, nur von letzterem bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 16. August 1894. (1942)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 65. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. August 1894.

Inhalt:

Elektrische Strassenbahnen.
Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Protokoll. (Schluss.)
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Pfandrecht an Eisenbahnen.
Verspätungen im Juni d. J.
Ein Nebenbahnprojekt im Grossherzogthum Hessen.
Betriebseröffnungen.
Vorarbeiten.
Crefelder Eisenbahn.
Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.
Mecklenb.-Pomm. Schmalspurb.
Prignitzer Eisenbahn.
Aufhebung von Arbeiter-Rückfahrkarten.
Strassenbahnen.
Jahresbericht d. Kölner Handelskammer.
Aus Russland:
Aufhebung der Freikarten.
Viehtransport.
Tarif für Zeitungen usw.
Zweigbahn nach Kars u. Eriwan.
Sibirische Bahn: Einnahmen.
Lagergeld.
Spezialwagen und Lagerräume auf den Stationen.
Fahrkartensteuer.
Mangel an technischen Kräften in Sibirien.
Russische Sprache in Polen.
Aus Frankreich:
Beförderung feuergefährlicher u. übelriechender Gegenstände.
Beförderung von Angehörigen der Land- und Seemacht.
Bestätterungstarife und -Fristen.
Zinsengewähr d. Orléans- u. Südb.
Fahrpreisermässigung f. Beamte.
Aus Afrika:
Aegypten. Kapland.
Urtheile.
Personalnachrichten:
Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Personen- und Güterverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Elektrische Strassenbahnen.

Die Strassenbahnen sind jüngeren Ursprungs als die Haupteisenbahnen. Es ist daher erklärlich, dass das Strassenbahnwesen als ein neuer Zweig der Eisenbahntechnik sich entwickelt und die auf den Hauptbahnen gesammelten Erfahrungen zu verwerthen gesucht hat.

Es lag sehr nahe, für den Bahnbetrieb auf städtischen Strassen zunächst ausschliesslich die thierische Zugkraft (Pferde, Maulthiere) zu verwenden. Erst später fing man an in Fällen, wo der Pferdebetrieb nicht mehr ausreichte, wie z. B. im Vorortverkehr grösserer Städte oder zur Bewältigung grösseren Massenandranges, die Dampfkraft zu benutzen. So entstand die Strassenbahnlokomotive, welche die Beförderung ganzer Züge statt einzelner Wagen gestattet.

Diesem Entwickelungsgange entspricht es auch, dass in Deutschland noch der grösste Theil aller vorhandenen Strassenbahnen durch Pferde betrieben wird, und dass da, wo Pferde nicht ausreichen, Dampfstrassenbahnen bestehen. Erst in den letzten beiden Jahren wird die Einführung des elektrischen Betriebes in den betheiligten Kreisen ernstlich erwogen. Zu diesem Umschwunge hat nicht unwesentlich das in Halle gegebene Beispiel beigetragen, wo im Jahre 1891 mit bestem Erfolge die Stadtbahn von der „Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft“ für elektrischen Betrieb eingerichtet worden ist.

Jetzt beginnt man in Deutschland dem Beispiel der Vereinigten Staaten zu folgen, wo (Ende 1893) 7 476 Meilen Strassenbahn, d. h. also beinahe drei Viertel der überhaupt vorhandenen 12 174 Meilen, elektrisch, und zwar fast ausschliesslich mit oberirdischer Stromzuführung betrieben werden. Da der elektrische Betrieb nach jeder Richtung erhebliche Vorzüge vor anderen Betriebsarten besitzt, darf man daher erwarten, dass auch in Deutschland in nicht allzu ferner Zeit die elektrischen Strassenbahnen eine ähnliche allgemeine Verbreitung erlangen werden wie in Amerika.

Von anderen motorischen Betrieben hat bei Strassenbahnen ausser dem Dampf- und Seilbetriebe kaum einer nennenswerthe Verbreitung gefunden.

Betriebe vermittelst Gas, Benzin, Petroleum, komprimirter Luft sind fast durchweg ebenso schnell, wie sie auftauchten, wieder verschwunden, weil sie sich technisch oder wirthschaftlich als unvortheilhaft erwiesen.

Der Seilbetrieb kann bei stark geneigten Strecken angebracht erscheinen, wird jedoch für die meisten Deutschen Städte nicht geeignet sein, weil bei demselben die Wagen stets in einem geschlossenen Ringe auf möglichst gerader Strecke ohne viele Krümmungen fahren müssen, was bei den vielfach winkligen und engen Strassen der Deutschen Städte ausgeschlossen ist. Auch ist bei den Seilbahnen die Fahrgeschwindigkeit nur wenig veränderlich.

Der Dampfbetrieb steht hinter dem elektrischen insofern zurück, als er zu Belästigungen durch Auspuff und Rauchentwickelung Veranlassung gibt. Auch ist es nicht möglich, mit Lokomotiven so starke Steigungen, wie mit Motorwagen zu überwinden.

Der Gasbetrieb ist unwirthschaftlich, weil die Motoren nicht von selbst angehen und daher auch beim Stillstande weiter laufen müssen, also ohne Nutzarbeit Gas verbrauchen. Die Gasmotoren sind ausserdem komplizirt, kostspielig in der Unterhaltung und belästigen durch die übelriechenden Auspuffgase Anwohner und Passanten. Der kleinste Zusammenstoss, bei dem ein Gasbehälter beschädigt wird, setzt zudem die Reisenden der grössten Feuersgefahr aus, weil Gas und Luft ein äusserst leicht explodirendes Gemisch bilden. Auch in der leichten Ueberwindung von Steigungen sind die elektrischen Motorwagen den Gasmotorwagen überlegen, wie dies auch in der XXXIII. Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern (20. bis 22. Juni 1893) offen ausgesprochen worden ist.

A. Allgemeine Bemerkungen über elektrische Strassenbahnen.

Der Betrieb elektrischer Strassenbahnen findet entweder derart statt, dass der zur Bewegung der Fahrzeuge erforderliche Strom in Centralstationen erzeugt und durch der Bahn entlang laufende Leitungen gleichzeitig sämmtlichen Wagenmotoren zugeführt wird, oder aber es befindet sich auf jedem einzelnen Fahrzeuge ein Kraftspeicher, die Akkumulatoren, der auf besonderer Station geladen wird und dann während der Fahrt die Wagenmotoren speist. Erfolgt die Stromzuführung durch besondere Leitungen, so können diese ober- oder unterirdisch verlegt sein. Man kann daher Bahnen mit oberirdischer, mit unterirdischer Stromzuführung und mit Akkumulatorenbetrieb unterscheiden.

Der allgemeinen Einführung des Akkumulatorenbetriebes stehen zwei Umstände hindernd im Wege, die bis heute noch unvollkommene Konstruktion der Batterieplatten, welche einer raschen Zerstörung ausgesetzt sind, und ihr grosses Gewicht. Das letztere belastet die Wagen stark und zieht von selbst die Grenze, bis zu welcher Steigungen noch überwunden werden können, die erstere erhöht in Verbindung mit dem geringen Wirkungsgrade von Akkumulatoren die Betriebskosten.

Die elektrischen Strassenbahnen mit unterirdischer Stromzuführung sind deshalb wenig rationell, weil eine Entwässerung und Reinerhaltung der unterirdischen Kanäle in so vollkommener Weise, wie es der elektrische Betrieb verlangt, im allgemeinen sehr schwer durchführbar ist. Betriebsstörungen infolge Eindringens von Wasser und Schmutz in die Kanäle sind daher kaum ganz zu vermeiden.

Von verschiedenen Fachmännern, u. a. vom Stadtbaurath Lindley in Frankfurt a/M., wird dieses System auch deshalb verurtheilt, weil der Kanal für die elektrische Leitung ein neues Tiefbauobjekt darstellt, welches vom Standpunkte des Strassenbaues nicht erwünscht sein kann. Ausserdem sind die Herstellungskosten bei unterirdischer Stromzuführung so hoch, dass man sich bei Neuanlagen meist allein aus diesem Grunde zu der wesentlich billigeren oberirdischen Zuführung entschliessen wird.

Das sowohl in technischer, als in finanzieller Beziehung vollkommenste System elektrischer Strassenbahnen ist daher nach dem heutigen Stand der Technik das mit oberirdischer Stromzuführung. Den Berichten über die XXXIII. Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern entnehmen wir darüber das Folgende:

„So ist denn bis jetzt das brauchbarste und billigste System der elektrischen Bahnen dasjenige mit oberirdischer Stromzuführung, wie wir dasselbe in mehreren Deutschen Städten in Anwendung finden. Diese elektrischen Bahnen haben sich als vollkommen betriebsfähig in der Praxis bewährt“ . . . . .

Sämmtliche von der „Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft“ ausgeführten Bahnen sind bisher nach diesem System erbaut.

Als besondere Vorzüge des elektrischen gegenüber dem Pferdebetriebe seien die folgenden angeführt: bequemes Anfahren, grosse Sicherheit bei Regelung der Geschwindigkeit, schnelles und sicheres Halten, Fortfall der Raum beanspruchenden Bespannung, Schonung des Pflasters, Reinerhaltung der Strassen wegen Fortfalls des lästigen Pferdedüngers, leichte Ueberwindung von Steigungen und schliesslich die namentlich für Aussenlinien zur Geltung kom-

Gera-Johannisgasse.

mende Möglichkeit, mit grösserer Geschwindigkeit zu fahren. Besonders hervorgehoben zu werden verdient auch die erhöhte Leistungsfähigkeit in Bewältigung des Massenverkehrs, weil im Bedarfsfalle ein Motorwagen einen oder mehrere Anhängewagen ziehen kann.

Des geringen Raumbedarfs wegen können Motorwagen auch in den engsten Strassen verkehren, ohne den übrigen Strassenverkehr zu behelligen, zumal sie auf eine Strecke von wenigen Metern zum Halten gebracht werden können. Die Behörden pflegen daher oft elektrische Strassenbahnen in engen Strassenzügen zu genehmigen, in denen an Pferdebetrieb nie zu denken gewesen wäre. So läuft die elektrische Strassenbahn z. B. durch die nur 4 m breite Burgstrasse in Essen. Auch die Johannisgasse in Gera, von der wir auf S. 608 ein Bild geben, ist nur wenig breiter.

Die wirthschaftlichen Vortheile elektrischer Bahnen liegen in den weit geringeren Betriebskosten, vor allem aber darin, dass diese nicht wie beim Pferdebetriebe in annähernd gleichem Verhältnisse mit dem Verkehr zunehmen, sondern für das Wagenkilometer als Einheit bei wachsendem Verkehre sich vermindern. Für die elektrischen Bahnen spricht sich daher auch eine Resolution aus, welche der Internationale permanente Strassenbahnverein in seiner VII. Generalversammlung in Budapest 1893 gefasst hat, und aus der wir nachfolgend einen Auszug geben:

„Der elektrische Betrieb von Strassenbahnen mit unmittelbarer stetiger Zuleitung des Stromes aus Centralkraftstellen hat sich bei den verschiedenen auf dem Festlande im Betriebe stehenden elektrischen Bahnen bewährt. . . . . Die Anwendung des elektrischen Betriebes liegt in öffentlichem Interesse, namentlich weil dabei nicht nur eine grössere Geschwindigkeit, sondern auch für die Abwickelung des periodischen Massenverkehrs eine grössere Leistungsfähigkeit der Bahnen erzielt werden kann. Die Generalversammlung spricht die Ansicht aus, dass der elektrische Betrieb für Strassenbahnen im Interesse des Gemeinwohles liegt und daher dessen Anwendung den Behörden und Strassenbahnverwaltungen empfohlen werden kann. Die Generalversammlung spricht ferner die Ueberzeugung aus, dass es durch entsprechendes Entgegenkommen der Behörden ermöglicht wird, die höheren Anlagekosten für elektrische Strassenbahnen aufzuwenden, und dass es sich empfiehlt, besonders bei Umwandlung von Pferdebetrieb auf elektrischen Betrieb die von den Strassenbahnverwaltungen zu bringenden Opfer durch Gewährung von Zugeständnissen zu erleichtern, wobei die Zubilligung der erforderlichen Konzessionsverlängerungen und die Zulassung von oberirdischen Leitungen in erster Reihe in Betracht zu ziehen wären."

Bei Einführung des elektrischen Betriebes tritt im allgemeinen eine wesentliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gegenüber den Pferdebahnen ein. Aengstliche Gemüther pflegen daran die Besorgniss zu knüpfen, dass auch die Unfälle in gleichem Maasse zunehmen werden. Die Unfallstatistik der nunmehr schon über 3 Jahre in Betrieb befindlichen Stadtbahn Halle beweist jedoch das Gegentheil. Während z. B. die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn 1893 auf 66 605 Wagenkm einen Personalunfall zu verzeichnen hatte, entfiel in Halle im selben Jahre erst auf 141 822 Wagenkm ein Unfall, der die Verletzung einer Person zur Folge hatte. Dieses überaus günstige Ergebniss ist hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass beim elektrischen Betriebe der Wagenführer seine Aufmerksamkeit fast ausschliesslich der Beobachtung der Strecke widmen kann, während beim Pferdebetriebe ein grosser Theil derselben durch das Lenken und die Beaufsichtigung der Pferde verloren geht.

Eine genaue Unfallstatistik der Stadtbahn Halle befindet sich in der „Strassenbahn" Jahrgang VII S. 167.

(Fortsetzung folgt.)

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der in Graz am 1., 2. und 3. August 1894 abgehaltenen Vereinsversammlung.

(Schluss aus Nr. 64.)

XXI der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Abänderung der „Instruktion zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenwagen".

Dem Antrage des Ausschusses für Technische Angelegenheiten entsprechend beschliesst die Vereinsversammlung:

1. die durch die Salzburger Vereinsversammlung vom Jahre 1879 (Nummer XVII der Tagesordnung) beschlossene und zur Einführung empfohlene „Instruktion eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenzüge" aufzuheben und die Art der Abrechnung der freien Vereinbarung der an den betreffenden Wagendurchgängen betheiligten Verwaltungen zu überlassen;
2. an dem Beschlusse der Stuttgarter Vereinsversammlung vom Jahre 1886 (Nummer XIX der Tagesordnung) in dem Sinne festzuhalten, dass der Preis für 1 cbm Fettgas bei gegenseitiger Abgabe unter den Vereinsverwaltungen auf 1 *M.* festgesetzt wird und die Vereinsverwaltungen verpflichtet sein sollen, bei Abrechnungen nach der verbrauchten Gasmenge sich dieses Preises zu bedienen.

XXII der Tagesordnung. Antrag der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Prüfung bezw. Abänderung des „Fragenheftes zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins" und der „Anweisung für die Ausfüllung des statistischen Fragenheftes".

Der Ausschuss, namens dessen Herr Ober-Regierungsrath Thomé (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) berichtet, empfiehlt, den Antrag der Nordbahn, in eine Revision der Bestimmungen und Formulare usw. für die Vereinsstatistik einzutreten, als zur Zeit zur Annahme nicht geeignet abzulehnen.

Herr Hofrath Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) spricht sich gegen den Antrag des Ausschusses aus, indem er der Meinung Ausdruck gibt, dass der von seiner Verwaltung eingebrachte Antrag anscheinend einer irrthümlichen Auffassung begegnet sei. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn habe bei Einbringung ihres Antrages hauptsächlich das Ziel im Auge gehabt, dass die Vereinsstatistik überhaupt in absehbarer Zeit einer Revision unterzogen werden solle. Erscheine der gegenwärtige Zeitpunkt nicht geeignet, in dieser Hinsicht endgültige Beschlüsse zu fassen, so werde ein geeigneter Zeitpunkt doch wohl in absehbarer Zeit eintreten, was um so mehr anzunehmen sei, als in Oesterreich in jüngster Zeit neue Vorschriften und Formulare für die Landesstatistik festgesetzt seien und auch in Ungarn in kurzem die Durchführung neuer Vorschriften in dieser Hinsicht bevorstehe.

Auch in Preussen gingen die auf die Gestaltung der Statistik einen wesentlichen Einfluss ausübenden Reformen in nächster Zeit ihrem Abschlusse entgegen. Im Hinblick auf diese Umstände erscheine es nicht gerechtfertigt, den Antrag auf Revision der Vereinsstatistik abzulehnen, sondern es erscheine zweckdienlich, die Verhandlungen über diesen Gegenstand demnächst zu einem geeigneten Zeitpunkte einzuleiten.

Diesen Ausführungen gegenüber bemerkt der Herr Vorsitzende, dass der von Herrn Hofrath Jeitteles heute dargelegte Standpunkt im wesentlichen von demjenigen abweiche, welchen der in der letzten Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten der Statistik in Salzburg anwesende Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingenommen habe. Der Ausschuss habe das Bedürfniss zu einer Revision der Vereinsstatistik an sich nicht verkannt, sondern nur den gegenwärtigen Zeitpunkt hierzu für ungeeignet erachtet. Sobald der geeignete Zeitpunkt gekommen, werde der Ausschuss sich gewiss bereit finden lassen, in die Revision der Statistik einzutreten. Wenn also der Antrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Hauptsache eine Revision zu geeigneter Zeit

anstrebe, wie aus den Darlegungen des Herrn Hofrath Jeitteles zu entnehmen sei, so bestehe zwischen den Auffassungen der antragstellenden Verwaltung und dem Ausschusse kein wesentlicher Unterschied, und es handele sich dann nur noch um die Frage, welcher Zeitpunkt als der geeignete zur Inangriffnahme der Arbeiten zu erachten sei.

Herr Hofrath Jeitteles gibt hierauf der Meinung Ausdruck, die auch auf verschiedenen anderen Seiten getheilt wird, dass die Beurtheilung dieser Frage unbedenklich in das Ermessen der geschäftsführenden Verwaltung gestellt werden könne.

Nach weiterer Besprechung gelangt schliesslich der nachstehende, von Herrn Hofrath Dr. Zehetner (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) gestellte Antrag zur Annahme:

Die Vereinsversammlung erachtet nach dem Antrage der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Revision der Bestimmungen und Formulare für die Vereinsstatistik für angezeigt und überlässt die Bestimmung des Zeitpunktes, zu welchem dieser Gegenstand dem Ausschusse für Angelegenheiten der Statistik zweckmässig zu überweisen sein wird, dem Ermessen der geschäftsführenden Verwaltung. Der Gegenstand soll alsdann dem Ausschusse zur Beschlussfassung gemäss § 13 Abs. 1b und § 16 der Vereinssatzungen überwiesen werden, derart, dass die gefassten Beschlüsse dann bindend werden, wenn denselben nicht bei der schriftlichen Abstimmung von einem Zehntel sämmtlicher den Vereinsverwaltungen zustehenden Stimmen widersprochen wird.

Durch die Annahme dieses Antrages hat der Ausschussantrag seine Erledigung gefunden.

XXIII der Tagesordnung. Antrag des Preisausschusses auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 1 und 8 (Abs. 1) des „Uebereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (Anhang III der Vereinssatzungen)“.

Auf mündlichen Vortrag des Ausschussberichtes wird verzichtet.

Die Versammlung genehmigt die vom Ausschuss gestellten Anträge:

a) zu § 1 des nebenbezeichneten „Uebereinkommens“:

Hinter Abs. 2 wird folgender neuer Abs. 3 eingefügt:

„³ Auch ist der Ausschuss in dem Falle, dass die in der einen oder anderen Gruppe zur Verfügung stehenden Geldmittel nicht oder nur theilweise zur Verwendung gelangen können, ermächtigt — Einstimmigkeit unter den anwesenden Mitgliedern bezw. Stellvertretern vorausgesetzt — die verbleibenden Geldmittel zu Preisertheilungen in anderen Gruppen zu verwenden.“

b) zu § 8 des „Uebereinkommens“ im zweiten Satze, Abs. 1, sind hinter dem Worte „Preisertheilungen“ die Worte „sowie in den Fällen des § 1 Abs. 2 und 3“ einzuschalten, sodass dieser Satz künftig lauten würde:

„Zur Beschlussfassung über Preisvertheilungen sowie in den Fällen des § 1 Abs. 2 und 3 ist die Anwesenheit von mindestens 9 Mitgliedern oder Stellvertretern erforderlich.“

XXIV der Tagesordnung. Rechnungslegung über die Verwaltung der Vereinskasse.

Herr Ober-Baurath Prenninger (K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft) trägt den Bericht über die Prüfung der Rechnung der Vereinskasse vor und beantragt, der geschäftsführenden Verwaltung Entlastung zu ertheilen.

Die Versammlung beschliesst demgemäss.

XXV der Tagesordnung. Rechnungslegung über die Verwaltung der Kasse zur Zahlung von Ruhegehältern oder Abfindungen an Vereinsbeamte.

Herr Ober-Regierungsrath Thomé (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) erstattet namens des Verwaltungsausschusses über das Ergebniss der Rechnungsprüfung Bericht.

Die geschäftsführende Verwaltung wird auf Antrag des Ausschusses mit Einstimmigkeit entlastet.

XXVI der Tagesordnung. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Vereinsversammlung.

Der Herr Vorsitzende beantragt im Hinblick darauf, dass der Verein im Jahre 1846 zu Berlin begründet worden ist, im Jahre 1896 also auf sein 50jähriges Bestehen zurückblicken wird, die nächste ordentliche Vereinsversammlung zu Berlin abzuhalten und bringt hierbei zur Kenntniss der Versammlung, dass von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen der Wunsch zu erkennen gegeben worden sei, die nächste Vereinsversammlung in Budapest abzuhalten mit Rücksicht auf die im Jahre 1896 stattfindende Feier des 1000jährigen Bestehens Ungarns und eine damit verbundene grosse Landesausstellung.

Der Herr Vorsitzende bemerkt hierzu, dass unter anderen Umständen der Einladung der Ungarischen Staatsbahnen gewiss gern entsprochen werden würde, dass aber im Hinblick auf die Feier des 50jährigen Bestehens des Vereins die Gründe für die Wahl von Berlin als Versammlungsort für die nächste ordentliche Vereinsversammlung wohl ausschlaggebend seien.

Die Versammlung tritt dieser Ansicht bei und beschliesst demgemäss, dass die nächste ordentliche Vereinsversammlung im Jahre 1896 in

Berlin

stattfinden soll.

Nachdem hiermit die Tagesordnung erledigt ist, wird auf Anregung des Herrn Hofrath Jeitteles unter lebhafter Zustimmung der Versammlung der geschäftsführenden Verwaltung der Dank für die ausgezeichnete Leitung der Geschäfte ausgesprochen und der Herr Vorsitzende erwidert diese Kundgebung mit einigen Worten des Dankes und der Versicherung, dass die geschäftsführende Verwaltung auch fernerhin bestrebt sein werde, die Interessen des Vereins und seiner Mitglieder nach Möglichkeit zu förden.

Fortgesetzt den 3. August 1894.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung.

Das Protokoll über die gestrigen Verhandlungen wird verlesen und genehmigt.

Hierauf erklärt der Herr Vorsitzende die Versammlung für geschlossen.

Das Protokoll der Vereinsversammlung wird demnächst vollzogen, wie folgt:

Seitens der geschäftsführenden Verwaltung:
Kranold. Rock. Anton.

Seitens der übrigen Herren Abgeordneten:
Stieger. Grimburg. Stutz. Eger. Jarsch. Dr. Röll. Kohl. Dr. Schiff. Hering. Jeitteles. von Löhr. Heimbold. Mahla. Foerster. Metzener. von Hornbostel. Spoerer. Roepell. Simson. Schubert. Thaly. Graeger. Mirus. von der Planitz. Ley. Lochner. von Bogusz. Glanz. Gunzenhäuser. Fischer. Meyer. Schweigert. Thomé. Dr. Zehetner. Dr. Reinhard. Guisolan. Ehlers. Berg. Schönfeld. Dr. Hausser. Balz. Microys. Tunkler. Textor. Dr. Emil Sax. Robitsek. Göring. Hrdlicka. Porias. Todt. T. Jacobson. Bruyn. Hartnack. Sternberg. Marx. van Hasselt. Szawlowski. von Scala. Schulz. Kargl. Altvater. van Riemsdyk. Schlemüller. Tietjens. Ebermayer. Ed. Louis. Dr. Borovy. Spanjaard. Becker. Donath. von Mühlenfels. Niemeyer.

G. w. o.
Schubert.

Verzeichniss der Abgeordneten zu der am 1. August d. J. in Graz zusammengetretenen Vereinsversammlung.

A. Deutsche Verwaltungen.

1. Altdamm-Colberger Eisenbahn.
   Zu erscheinen verhindert.
2. Königliche Eisenbahndirektion zu Altona.
   Simson, Ober- und Geheimer Regierungsrath.
3. Badische Staatseisenbahnen.
   Stutz, Ober-Regierungsrath.
   Schulz, Regierungsrath.
4. Bayerische Staatseisenbahnen.
   Ebermayer, Regierungsdirektor, Vorstand der Bauabtheilung.
   Mahla, Generaldirektionsrath.
   Schubert, Generaldirektionsrath.
5. Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.
   Kranold, Eisenbahndirektions-Präsident.
   Rock, Geheimer Regierungsrath.
   Anton, Regierungsrath.
6. Braunschweigische Landes-Eisenbahn.
   Clauss, Bahndirektor.

7. Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau.
   Roepell, Regierungsrath.
8. Breslau-Warschauer Eisenbahn.
   Fischer, Baurath, Eisenbahndirektor.
9. Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg.
   Foerster, Ober-Regierungsrath.
10. Crefelder Eisenbahn.
    Nicht vertreten.
11. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
12. Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld.
    Stieger, Geheimer Ober-Regierungsrath.
13. Elsass-Lothringische Reichs-Eisenbahnen.
    Hering, Geheimer Regierungsrath.
14. Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt.
    Göring, Eisenbahndirektions-Präsident.
    Lochner, Geheimer Baurath.
15. Eutin-Lübecker Eisenbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
16. Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.
    Metzener, Ober-Regierungsrath.
17. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
    Glanz, Eisenbahndirektor.
18. Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover.
    Thomé, Ober-Regierungsrath.
19. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.
    Dr. Reinhard, Geheimer Regierungsrath.
20. Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
21. Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln.
    Sternberg, Ober-Regierungsrath.
22. Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln.
    Todt, Ober-Regierungsrath.
    Spoerer, Eisenbahndirektor.
23. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).
    Ley, Direktor.
    Gunzenhäuser, Justizrath, Mitglied des Direktoriums.
24. Lübeck-Büchener Eisenbahn.
    Textor, Regierungs- und Baurath a. D., Eisenbahndirektor.
25. Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg.
    Hartnack, Ober- und Geheimer Regierungsrath.
26. Main-Neckarbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
27. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
28. Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.
    Ehlers, Geheimer Ministerialrath, Generaldirektor.
29. Königliche Militär-Eisenbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
30. Oberhessische Staatseisenbahn.
    Altvater, Geheimer Baurath, Direktor.
31. Oldenburgische Staatseisenbahn.
    von Mühlenfels, Eisenbahndirektions-Präsident.
    Niemeyer, Ober-Baurath.
32. Ostpreussische Südbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
33. Pfälzische Eisenbahnen.
    Becker, stellvertretender Direktor.
34. Saal-Eisenbahn.
    Mirus, Präsident a. D., Direktor.
35. Sächsische Staatseisenbahnen.
    von der Planitz, Geheimer Finanzrath.
    Donath, Ober-Finanzrath.
    Bergk, Finanzrath.
36. Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
    Meyer, Betriebsinspektor.
37. Weimar-Geraer Eisenbahn.
    Ernst Kohl, Baurath, Direktor.
38. Werra-Eisenbahn.
    Graeger, Direktor.
39. Württembergische Staatseisenbahnen.
    von Balz, Präsident der Generaldirektion.

B. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen.

40. Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.
    Beni von Boros Königlicher Rath, Direktor.
41. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
    Leonhard Schweigert, K. K. Regierungsrath.
42. K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.
    Gustav Hrdlicka, K. K. Hauptmann, Direktor.
43. Böhmische Kommerzialbahnen.
    Adolf Ritter von Bogusz, Kaiserlicher Rath, Direktor.
44. Böhmische Nordbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
45. Böhmische Westbahn.
    Karl Ritter von Hornbostel, K. K. Regierungsrath, Verwaltungsrath.
    Heinrich Ritter von Jarsch, K. K. Hofrath, Betriebsdirektor.
46. Buschtêhrader Eisenbahn.
    Wird durch die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft vertreten.
47. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
    Wird durch die Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen vertreten.
48. Graz-Köflacher Eisenbahn.
    Dr. Moritz Ritter von Schreiner, Steiermärkischer Landesausschuss usw., Präsident des Verwaltungsraths.
    Franz Grünebaum, K. und K. Hauptmann a. D., Verwaltungsrath.
    Josef Rochlitzer, Direktor.
49. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
    Se. Excellenz Alexander Markgraf Pallavicini, K. und K. Wirklicher Geheimer Rath, Präsident des Verwaltungsraths.
    Se. Excellenz Philipp Graf Boos-Waldeck, K. und K. Wirklicher Geheimer Rath, Vizepräsident des Verwaltungsraths.
    Richard Jeitteles, K. K. Hofrath, Generaldirektor.
    Wilhelm Rauscher, Kaiserlicher Rath, Direktions-Abtheilungsvorstand, Centralinspektor.
    August Ritter von Löhr, Direktions-Abtheilungsvorstand, Oberinspektor.
50. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
    Dr. Adrian Hausser, Inspektor.
51. Mährisch-Schlesische Centralbahn.
    Arthur Mayer, Verwaltungsrath.
    Friedrich Schlemüller, Direktor.
52. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn.
    Emil von Thaly, Betriebsdirektor.
53. Oesterreichische Nordwestbahn.
    Dr. Emil Sax, Professor, Verwaltungsrath.
    Dr. Alexander Eger, K. K. Hofrath (vergl. auch Nr. 58).
    Leopold Porias, Centralinspektor.
54. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen.
    Se. Excellenz Dr. Leon Ritter von Bilinski, K. und K. Geheimer Rath, K. K. Sektionschef, Präsident.
    Karl Wessely, K. K. Hofrath, Verkehrsdirektor.
    Dr. Ferdinand Zehetner, K. K. Hofrath, administrativer Direktor.
    Dr. Franz Liharzik, K. K. Hofrath, Abtheilungsvorstand.
    Hans Kargl, K. K. Hofrath, Abtheilungsvorstand.
    Dr. Severin Ritter von Kniaziolucki, Generaldirektions-Rath, Abtheilungsvorstand.
    Dr. Viktor Röll, Generaldirektions-Rath, Büreauvorstand.
    Theodor von Scala, Betriebsdirektor der K. K. Betriebsdirektion Villach.
55. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
    Ritter von Grimburg, K. K. Hofrath, Direktor.
    Otto Microys, Generalinspektor.
    Dr. Bruno von Wagner, Oberinspektor.
    Emil Guisolan, Sekretär.
56. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.
    Zu erscheinen verhindert.
57. Südbahn.
    Se. Durchlaucht Prinz Egon zu Hohenlohe-Waldenburg-Schillingsfürst, Präsident des Verwaltungsraths.
    Theodor Graf Széchényi, Vizepräsident des Verwaltungsraths.
    Richard Heimbold, kommerzieller Direktor.
    Karl Prenninger, K. K. Ober-Baurath.
    Dr. Adolf Schiff, Generalsekretär.
58. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
    Dr. Alexander Eger, K. K. Hofrath, Direktor (vergl. auch Nr. 53).
    Dr. Max Borovy, Konzipist.
59. Ungarische Staatseisenbahnen.
    Alexander von Robitsek, Sektionsrath, Baudirektor.
    Johann von Marx, Betriebsleiter, Verkehrsdirektor-Stellvertreter.
60. Eisenbahn Wien-Aspang.
    Alfred Tunkler Edler von Treuimfeld, K. und K. Hauptmann a. D., Direktor.

C. Niederländische und Luxemburgische Verwaltungen.

61. Holländische Eisenbahn.
R. van Hasselt, Spezialdirektor.
C. de Bruyn, Ober-Bahningenieur.

62. Niederländische Central-Eisenbahn.
Zu erscheinen verhindert.

63. Niederländische Staatseisenbahnen.
Dr. jur. J. C. M. van Riemsdyk, Chef der allgemeinen Angelegenheiten.
H. Spanjaard, Oberinspektor.

64. Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.
Zu erscheinen verhindert.

65. Prinz Heinrich-Eisenbahn.
Glodt, Inspektor, Abtheilungsvorstand.
Wagner, Ingenieur, Abtheilungsvorstand.

D. Andere Vereinsverwaltungen.

66. Chimay-Eisenbahn.
Nicht vertreten.

67. Grand Central Belge-Eisenbahn.
Ed. Louis, Chef des Sekretariats.

68. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.
Zu erscheinen verhindert.

69. Rumänische Staatseisenbahnen.
Zu erscheinen verhindert.

70. Warschau-Wiener Eisenbahn.
Adam Szawlowski, Oberingenieur.
Thaddäus Jacobson, Oberingenieur.
Josef Stefanovicz, Sektionschef.

Ausserdem sind erschienen:

Seitens der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn:
Berg, Eisenbahndirektor.
Seitens der Prignitzer Eisenbahn:
Tietjens, Eisenbahndirektor.
Seitens der Warstein-Lippstadter Eisenbahn:
Schönfeld, Betriebsdirektor.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 24,06 km lange vollspurige Strecke Vossowska-Lublinitz der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, welche voraussichtlich am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2473 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 2497 vom 14. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Pfandrecht an Eisenbahnen in Preussen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Bezirksregierungen aufgefordert, über die sowohl im Landtage als auch sonst gegen den in voriger Session vorgelegten, aber nicht erledigten Entwurf über das Pfandrecht von Privateisenbahnen und Kleinbahnen gemachten Einwände nach Maassgabe der besonderen etwa bisher gemachten Erfahrungen gutachtlich zu berichten. Die zur Erörterung gestellten Einwände beziehen sich hauptsächlich auf folgende Punkte: Bedürfniss einer gesetzlichen Regelung des Realkredits der Privatunternehmungen für Eisenbahnen, die nach dem Gesetz vom 3. November 1838 konzessionirt sind; Verbot einer Belastung des Unternehmens durch hypothekarische Verpfändung vor Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke; Dringlichkeit des Gesetzes und eine Regelung der Materie für Preussen vor Erlass eines bürgerlichen Gesetzbuchs; Geeignetheit der Kleinbahnen zur Verpfändung; Zulassung der Belastung mit kündbaren Hypothekenschulden; Zustimmung der Aufsichtsbehörden zur Belastung der eingetragenen Kleinbahnen mit Darlehen.

Verspätungen im Monat Juni d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juni d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 740,44 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 573 Schnellzüge, 892 Personenzüge und 160 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1 625. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 624 492 Zugkm bezw. 314 658 372 Achskm gegen 16 091 070 Zugkm und 326 065 744 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 220 977 Zugkm und 302 349 482 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 530 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1 095 Verspätungen zur Last fallen, gegen 2 606 im Vormonat und 837 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 70 und auf 1 Million Achskilometer 3, mithin auf 1 Million Zugkilometer 15 = 27 v. H. mehr als im Monat Juni des Vorjahres und 92 = 57 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer ebenso viele wie im Monat Juni des Vorjahres und 5 = 63 v. H. mehr als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 735 Anschlüsse versäumt (gegen 538 in demselben Monat des Vorjahres und 1 819 im Vormonat).

Bei 8 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 12 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Hessische Ludwigsbahn, die Weimar-Geraer Bahn und die Saalbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Hessische Ludwigsbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. und diejenigen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

Ein Nebenbahnprojekt im Grossherzogthum Hessen.

Den Landständen ging ein Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung einer Nebenbahn von Darmstadt über Rossdorf und Gundernhausen nach Grosszimmern, zu.

Art. 1 ermächtigt die Regierung, nach Maassgabe des Gesetzes vom 29. Mai 1884 eine vollspurige Nebenbahn von Station Rosenhöhe der Linie Darmstadt-Erbach der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft über Rossdorf und Gundernhausen nach Grosszimmern herstellen zu lassen. Die Erbauung der Bahn erfolgt auf Staatskosten. Der Betrieb kann entweder unmittelbar durch den Staat oder mittelst Uebertragung an einen Unternehmer geführt werden. Der über eine solche Betriebsübertragung zu schliessende Vertrag bedarf der landständischen Genehmigung.

Die Regierung wird ermächtigt, zum Bau dieser Bahn den Betrag von 1 200 000 ℳ aus Staatsmitteln zu verwenden. Die Interessenten der Bahn haben auf Verlangen der Regierung, abgesehen von der Geländestellung, auch noch einen Geldbetrag zu den Baukosten zu leisten. Die Geldmittel werden im Wege des Staatskredits und zwar durch Aufnahme einer zu höchstens 3,5 % verzinslichen Anleihe flüssig gemacht.

Als Ausgangspunkt der neuen Linie ist der Bahnhof Rosenhöhe der Strecke Darmstadt-Erbach ins Auge gefasst, von welchem die Nebenbahn, in südlicher Richtung abzweigend, fast 5 km lang ununterbrochen durch Wald führen, Rossdorf am Nordausgange berühren, Gundernhausen von Süden her umgehen und in dem am Südwestausgang von Grosszimmern geplanten Bahnhof der Linie Offenbach-Steinheim endigen würde. Als Höchststeigung müsste, der grossen Höhenunterschiede wegen, welche die Bahn zwischen ihren Endpunkten zu überwinden hat, eine solche von 1 : 60, und zwar an 3 Stellen, angenommen werden, während als kleinster Krümmungshalbmesser ein solcher von 300 m überall festgehalten werden kann.

Betriebseröffnungen.

Stolpethalbahn. Am 15. d. Mts. ist die der Aktiengesellschaft „Stolpethalbahn“ gehörige, 19,00 km lange vollspurige, dem Gesetz über die Kleinbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegende Bahnstrecke Stolp-Raths-Damnitz mit den Stationen Schlachthof, Waldkatze, Crampe, Labuhn, Labuhner Brücke, Scharsow und Raths-Damnitz für den gesammten

Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr (mit gewissen Beschränkungen) eröffnet worden.

Die Bahn schliesst auf der Preussischen Staatsbahnstation Stolp mit unmittelbarer Schienenverbindung an die Staatsbahnstrecke Stettin-Stolp-Danzig an.

Die Leitung des Betriebes dieser Kleinbahn ist der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin übertragen.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg ist mit der Anfertigung von Vorarbeiten für eine Bahn von Kulmsee nach Melno beauftragt worden.

Crefelder Eisenbahn.

In der am 9. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 63 S. 593 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 3 % festgesetzt.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die Stadt Crefeld hat beschlossen, ein städtisches Elektrizitätswerk zu errichten; infolge davon wird nunmehr die Crefeld-Uerdinger Lokalbahn auf ihren sämmtlichen Linien ausschl. derjenigen nach Fischeln den elektrischen Betrieb einrichten und namentlich auf den Linien nach Hüls und Uerdingen öftere und schnellere Fahrten einführen.

Der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn-Aktiengesellschaft zu Friedland i. Meckl.,

welche den Bau und Betrieb der Kleinbahnen: 1. von Anklam nach Thurow mit Abzweigung von Nerdin nach Krien, 2. von Gellendin nach Schmuggerow, 3. von Anklam nach Leopoldshagen mit Abzweigung nach der Pommerschen Zuckerfabrik in Anklam beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlagen in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Prignitzer Eisenbahn.

Der „Reichs-Anz." veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow durch die Prignitzer Eisenbahngesellschaft. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der neuen Bahnstrecke erforderliche Anlagekapital ist auf den Betrag von 925 000 *M.* festgesetzt. Demnach erhöht sich das durch die Konzessionsurkunde vom 23. Juli 1884 auf 2 700 000 *M.* festgesetzte Anlagekapital der Prignitzer Eisenbahngesellschaft auf den Gesammtbetrag von 3 625 000 *M.* Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens binnen 2 Jahren nach Ertheilung der Konzession erfolgen.

Die Eisenbahn von Wittstock bis zur Landesgrenze bildet einen integrirenden Bestandtheil des Gesammtunternehmens der Gesellschaft. Die für letzteres geltenden statutarischen und konzessionsmässigen Bestimmungen, insbesondere die in der Konzessionsurkunde vom 23. Juli 1884, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock, enthaltenen Bedingungen sollen auf die Bahnstrecke Wittstock-Mirow gleichmässig Anwendung finden.

Das dem Staat im Art. XVII der Konzessionsurkunde vom 23. Juli 1884 vorbehaltene Recht des Ankaufs des Prignitzer Eisenbahnunternehmens erstreckt sich hiernach und zwar unter Aufrechterhaltung des ursprünglichen Zeitpunkts für die Ausübung des Ankaufsrechts auch auf die neue Bahnstrecke.

Aufhebung von Arbeiter-Rückfahrkarten.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg werden vom 1. Oktober d. J. ab die Arbeiter-Rückfahrkarten im Verkehre zwischen Berlin Charlottenburg, Zoologischer Garten, Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof einerseits und Vietz, Döllens-Radung, Dühringshof und Landsberg a. W. andererseits, sowie von den vorgenannten Berliner Stationen nach Friedeberg N.-M. aufgehoben.

Strassenbahnen.

Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (J. Lestmann & Co.). Die Direktion, welche beim Berliner Magistrat die Genehmigung zur Anlage einer elektrischen Strassenbahn von der Zimmerstrasse durch die Markgrafen-, Junker-, Ritter- und Reichenberger Strasse nach dem Treptower Park nachgesucht hatte, ist dahin beschieden worden, dass der Magistrat nicht in der Lage sei, dem Antrag näher zu treten, da bereits der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft durch den mit der Stadtgemeinde abgeschlossenen Nachtragsvertrag vom 6./17. November 1884 die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Pferdebahn von der Behrenstrasse durch die Markgrafen-, Ritter- und Reichenberger Strasse ertheilt worden sei. Der Polizeipräsident habe aber bis jetzt nur eine Bahn durch die Reichenberger Strasse und Ritterstrasse für zulässig erklärt, dagegen seine Zustimmung zur Weiterführung derselben durch die Junker- und Markgrafenstrasse versagt. Die in Rede stehende Linie sei seitens der Grossen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft für einen elektrischen Versuchsbetrieb in Aussicht genommen. Was die neue Brücke über den Landwehrkanal anbetrifft, so solle diese nicht, wie von der Gesellschaft angenommen werde, im Zuge der Reichenberger Strasse, sondern im Zuge der Wiener Strasse erbaut werden.

Kieler Strassenbahn. Auf den 14. September d. J. wird eine Generalversammlung einberufen, auf deren Tagesordnung der Antrag auf Ueberlassung der Kieler Strassenbahn an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft behufs Umwandlung in eine elektrische Bahn steht.

Aus dem Jahresbericht der Handelskammer zu Köln.

Dem Jahresbericht der Handelskammer zu Köln für das Jahr 1893 entnehmen wir folgendes:

Die Dampfstrassenbahnlinie Köln-Frechen, deren Vollendung in unserem vorigen Jahresbericht in baldige Aussicht gestellt wurde, ist im Laufe des Monats März d. J. dem Betriebe übergeben worden. Der starke Verkehr dieser Linie ist ein erfreulicher Beweis für die Thatsache, dass solche Lokalbahnen nicht allein für Köln, sondern auch für die Bewohner der Umgegend unserer Stadt ein dringendes Bedürfniss bilden, und erweckt von neuem das Verlangen nach thunlichster Beschleunigung des weiteren Ausbaues dieses Lokalbahnnetzes. In dieser Hinsicht nehmen die Verhandlungen in betreff des Baues der Linie Köln-Vorgebirge-Bonn einen Verlauf, der erwarten lässt, dass die Inangriffnahme des Baues binnen kurzem erfolgen wird. Bei der in Aussicht genommenen einfachen Gestaltung desselben wird dann auch die Betriebseröffnung in nicht zu ferner Frist stattfinden können.

Die übrigen Projekte ähnlicher Art, wie die Linie Köln-Wesseling und die innere Ringbahn bei Köln, sind ihrer Verwirklichung neuerdings nicht näher gebracht worden. Wir zweifeln aber nicht daran, dass über kurz oder lang die Herstellung eines vollständigen Lokalbahnnetzes mit dem Mittelpunkt Köln erfolgen muss. Die Bedürfnisse der hiesigen ausgedehnten Industrie und ihrer zahlreichen Arbeiterbevölkerung, die Verbesserung und Erleichterung des hiesigen Marktverkehres und nicht zum wenigsten auch das Erholungsbedürfniss unserer grossstädtischen Bevölkerung sind Faktoren, welche eine baldige befriedigende Lösung der Lokalbahnfrage unter allen Umständen erzwingen werden.

Aus Russland.

Aufhebung der Freikarten.

Zu Anfang dieses Jahres wurden für Russland neue Regeln vom Minister der Verkehrsanstalten bekannt gegeben, nach denen die Verabreichung von Freikarten erfolgen sollte. Gegenwärtig nun wissen mehrere Residenzblätter zu berichten, dass das Finanzministerium die Absicht habe zu beantragen, die Verabfolgung von Freikarten vom 1. Dezember d. J. ab überhaupt ganz einzustellen. Nicht einmal die Eisenbahnbeamten sollen solche erhalten. Es wird diese übermässig strenge Maassregel in Zusammenhang gebracht mit der Reform des Personentarifes.

Dass ein arger Missbrauch mit den Freikarten in Russland getrieben wird, ist eine Klage, die in Russischen Zeitungen von Zeit zu Zeit immer wieder auftritt, ob aber eine so drakonische Maassregel, wie die geplante vollständige Beseitigung der Freifahrtkarten, das richtige Mittel ist, ist schwer zu beurtheilen, befürchtet kann allerdings werden, dass dadurch sog. blinde Passagiere sehr wesentlich an Zahl zunehmen werden.

Viehtransport.

Wiederholt haben wir in dieser Zeitung Maassregeln registrirt, die von dem Ministerium der Verkehrsanstalten erlassen worden sind, um den Viehtransport sicher zu stellen. Leider werden aber in Russland sehr viel mehr gute Vorschriften erlassen, als befolgt, sodass gegenwärtig der Minister in Anlass verschiedener Klagen des Ministers des Innern den nachfolgenden Befehl erlassen hat:

1. Den Verwaltungen der Krons- und Privateisenbahnen die strenge Erfüllung der für den Transport von Hornvieh geltenden, vom Minister der Verkehrsanstalten am 30. Januar 1892 erlassenen Bestimmungen zur gemessenen Pflicht zu machen, und 2. denselben ferner vorzuschreiben: a) die Uebergabe der mit Grossvieh befrachteten Wagen an den Knotenpunkten der Bahnen ohne Verzug bei Tag wie bei Nacht in Ausführung zu bringen; zwischen der Ankunft des transpor-

tirenden Zuges auf dem Knotenpunkte und der Abfertigung der betreffenden Wagen mit dem anschliessenden Zuge der Nachbarbahn darf höchstens ein Zeitraum von 8 Stunden liegen; b) die Abfertigung von Vieh bei den Stationen mit geringerem Frachtverkehr auch in gewöhnlichen Waarenzügen zu gestatten, falls dieselben früher abgehen als die Viehzüge, unter der Bedingung jedoch, dass die mit Grossvieh befrachteten Wagen bei der ersten Station, auf welcher sie von den mit beschleunigter Geschwindigkeit fahrenden Viehzügen eingeholt werden, den letzteren angeschlossen werden; ferner bei Abfertigung von Viehzügen in nicht vollem Bestande die Ankuppelung von Wagen mit gewöhnlicher Fracht unter der Bedingung zuzulassen, dass solche Wagen sofort abgekuppelt werden, sobald auf einer weiteren Station die Vervollständigung des Zuges durch Viehwagen in Aussicht steht. Das Abhaken der Viehwagen von den Zügen und die Ueberführung der Thiere in einen anderen Wagen darf nur in äussersten Fällen und nur dann erfolgen, wenn der mangelhafte Zustand des Wagens die Sicherheit des Zuges gefährdet; c) die Verwaltung der betreffenden Bahn hat ferner ihre Stationen, sowie die Verwaltung der benachbarten Bahn davon in Kenntniss zu setzen, dass Viehtransporte zu erwarten stehen, und gleichzeitig die Zahl der mit jedem planmässigen Viehzuge ankommenden Viehwagen anzugeben, um dadurch den Zwischenstationen die Möglichkeit zu bieten, sich rechtzeitig zur Ankuppelung von Viehwagen bereit zu machen; d) neue Züge einzurichten und nach den regelmässigen Viehzügen abzufertigen, falls es in letzteren an Raum mangelt; e) mit besonderer Aufmerksamkeit darauf zu achten, dass die mit beschleunigter Geschwindigkeit fahrenden Viehzüge an den Knotenpunkten gleichzeitig mit den korrespondirenden Zügen anlangen, auch die Agenten der Eisenbahnen einer strengen Kontrole bei der Umfrachtung der lebendigen Fracht zu unterziehen, damit dieselbe in möglichst schonender Weise in Ausführung gebracht werde. Die Stationsbeamten sind verpflichtet, den das Vieh begleitenden Personen auf den Stationen mit längerem Aufenthalt bei der Beschaffung des zum Tränken des Viehs erforderlichen Wassers mithelfend zur Seite zu stehen.

Das Departement, das den Befehl den Bahnen zur Erfüllung mittheilt, bemerkt, dass der Minister auf dem Original die eigenhändige Bemerkung gemacht hat: „Den Bahnverwaltungen ist zu wissen zu geben, dass ich mich nicht mit papierenen Vorschriften begnügen, sondern die strengsten Maassregeln ergreifen werde, wenn Klagen über schlechte Erfüllung der zur Nachachtung gegebenen Regeln zu mir gelangen werden."

Tarif für Zeitungen, Zeitschriften und Bücher.

In diesen Tagen wurde der „Now. Wr." zufolge im Tarifkomitee des Finanzministeriums über die Ermässigung des Eisenbahntarifs für Zeitungen, Zeitschriften und Bücher verhandelt. Es wurde beschlossen, bei der Beförderung mit Schnellzügen statt der jetzigen Zahlung ($^1/_6$ Kop. pro Pud und Werst und die Reichssteuer) auf den Staatsbahnen $^1/_{10}$, auf den Privatbahnen $^1/_{12}$ Kop. pro Pud und Werst und keine Reichssteuer zu erheben.

Es darf die Verschiedenheit der Bestimmungen für Privat- und Staatsbahnen auffallen, namentlich da gerade gegenwärtig in Russland die Tarife einheitlich normirt worden sind.

Zweigbahn nach Kars und Eriwan.

Die Verwaltung der Transkaukasischen Bahn, die eine Zweiglinie nach Kars und Eriwan projektirt, hat eine besondere Kommission nach diesen Gebieten gesandt, um dieselben in kommerzieller Hinsicht zu beschreiben, und zwar den Bortschalinsker Kreis des Gouvernements Tiflis, das Gouvernement Eriwan und das Karsgebiet.

Sibirische Bahn: Verkehrseinnahmen.

Auf den kurzen Theilstrecken der Sibirischen Bahn, auf denen der Verkehr eröffnet worden ist, werden schon Einnahmen erzielt, über die folgende Notizen vorliegen.

Auf der Strecke Tscheljäbinsk-Kurgau (240 Werst) sind in der Zeit vom 3. Dezember 1893 bis zum 1. März 1894 68 638 R. vereinnahmt worden.

Die Ussuribahn vereinnahmte auf der Strecke Wladiwostok-Spasskoje vom 2. November 1893 bis zum 1. Juli 1894 138 359 R. Die mittlere Tageseinnahme betrug 574 R.

Lagergeld.

Ueber die Bezahlung des Lagergeldes für Fracht und Eilgüter hat das Eisenbahndepartement folgende Verfügungen erlassen: 1. Frachten, die an einem Feiertage eintreffen, werden bis zum Beginn des Werktages und noch 48 oder 24 Stunden darüber hinaus unentgeltlich aufbewahrt; 2. Frachten, die an einem Werktage eintreffen, werden 48 oder 24 Stunden unentgeltlich verwahrt, ebenso während der Feiertage, die vor Ablauf dieses Termins anbrechen; 3. nach Ablauf des Termins wird für die Aufbewahrung während der Feiertage das gewöhnliche Lagergeld gezahlt.

Spezialwagen und Lagerräume auf den Stationen.

Um verschiedene Erzeugnisse der Landwirthschaft, die ihren besonderen Eigenschaften nach während des Transportes auch besonderer Einrichtungen bedürfen, damit sie nutzbringend in den Handel gebracht werden können, wie z. B. Milch und Molkereiprodukte, Fleisch, Geflügel (geschlachtetes und lebendes), Kleinvieh, Früchte usw., hat der Minister der Verkehrsanstalten die 8 Staats- und Privateisenbahn-Verwaltungen angewiesen, bei Zusammenstellung ihrer Budgets für 1895 die Beschaffung der erforderlichen Spezialwagen im Auge zu behalten. Ausserdem sollen aber auch die Stationen in erforderlicher Weise zur Aufbewahrung mit den nöthigen Räumlichkeiten und den entsprechenden Vorkehrungen zum Verladen ausgestattet werden.

In wie grossem Umfange namentlich die Ausrüstung der Stationen mit Speicherräumen geplant wird, geht auch daraus hervor, dass derartige Anlagen auf 300 Stationen beabsichtigt werden, wobei Raum für 80 000 000 Pud geschaffen werden soll. Hierbei hat man aber wohl nicht nur an die vorgenannten Transportgegenstände, sondern auch an Getreide gedacht.

Fahrkartensteuer.

Im Jahre 1879 wurde in Russland eine Steuer von sämmtlichen Personenfahrkarten erhoben, und zwar bei der I. und II. Klasse 25 % und bei der III. Klasse 15 % vom Fahrpreise. In Abänderung dieser gesetzlich festgesetzten Steuer ist nunmehr bestimmt worden:

Der Personenverkehr auf den Eisenbahnen unterliegt zum Besten der Krone einer Ergänzungssteuer von der von den Eisenbahnen zu erhebenden Zahlung im Betrage von 15 %. Der Personenverkehr auf den Pferdebahnen unterliegt der erwähnten Steuer nicht. Im Falle der Einführung von Personenzügen oder -Plätzen IV. Klasse auf irgend einer Eisenbahn wird die erwähnte Kronssteuer von diesen Zügen oder Plätzen nicht erhoben, falls das Fahrgeld für die Plätze IV. Klasse 0,75 Kop. für die Werst nicht übersteigt, anderenfalls ist sie in dem oben angeführten Betrage zu erheben. Von den Reisenden der Sonderzüge wird die Steuer im Betrage von 15 % von der von der Eisenbahn für diese Züge bestimmten Fahrtaxe erhoben. Frachtgut, das mit den Personen- und gemischten Zügen befördert wird, sowie Reisegepäck unterliegen der Kronssteuer im Betrage von 15 % der Frachttaxe. Die Steuer zum Besten der Krone wird von den Eisenbahnagenten gleichzeitig mit dem der Eisenbahn zukommenden Fahrgelde erhoben, wobei etwaige von der Eisenbahn zu erhebende Sondergebühren nicht in Anschlag kommen. Der Termin der Einführung des neuen Gesetzes ist dem Finanzminister nach Einvernehmen mit dem Minister der Verkehrsanstalten vorbehalten.

Da nun bestimmt worden ist, dass die Reform des Personentarifes zum 1. Dezember d. J. zur Durchführung gelangen soll und in die neuen Fahrpreise die Steuer schon mit hineingerechnet werden soll, so wird die ermässigte Steuer auch vom 1. Dezember d. J. ab zur Erhebung gelangen.

Mangel an technischen Kräften in Sibirien.

Die St. Petersburger Zeitungen theilen mit: Für den Bau der Sibirischen Eisenbahn ist eine grosse Menge von Ingenieuren erforderlich, jedoch haben sich von den jungen Ingenieuren, welche in diesem Jahre das Institut der Ingenieure der Wegekommunikation absolvirten, nur die wenigsten bereit erklärt, Posten an der Sibirischen Eisenbahn anzunehmen. Infolge dessen hat das Ministerium bestimmt, dass von den Personen, welche das Technologische Institut mit dem Range eines Ingenieurtechnologen absolvirt haben, 60 Personen auf ein Jahr in das Ingenieurinstitut aufgenommen werden können und alsdann den Rang von Ingenieuren der Wegekommunikation erhalten unter der Verpflichtung, nicht weniger als 3 Jahre auf der Sibirischen Bahn zu dienen.

Die Russische Sprache in Polen.

Wie wir dem „Grashdanin" entnehmen, hat der Betriebschef der Warschau-Terespoler Bahn allen Stationschefs und Revidenten der genannten Bahn folgendes telegraphische Cirkular zugesandt: „Häufig hört man davon, dass die Betriebsbeamten in den Diensträumen, sowohl im Gespräche untereinander, als mit dem Publikum, die in den Tagesbefehlen des Bahnchefs vom 23. Dezember 1893 (Nr. 261) und vom 24. Februar d. J. (Nr. 36) veröffentlichte ministerielle Verfügung fortwährend ignoriren und es sich erlauben, die Unterredung in Polnischer Sprache zu führen. Dieser Umstand zwingt mich dazu, allen Beamten zu erklären, dass nicht nur sie dem Tagesbefehl Nr. 36 gemäss werden entlassen werden, falls sie es sich erlauben, sich Polnisch zu unterreden, sondern dass ich auch

ihre unmittelbaren Vorgesetzten und die Stationschefs zur Entlassung vorstellen werde, da es deren Pflicht ist, darauf zu achten, dass ihre Untergebenen den Tagesbefehlen nachkommen. In Bezug auf die Betriebsagenten werde ich gezwungen sein, über sie dem Chef der Bahn Bericht zu erstatten, als über Agenten, welche die Einführung der herrschenden Sprache auf der Terespoler Bahn nicht fördern."

Eine ziemlich schwierige Aufgabe für die Herren Agenten!

Aus Frankreich.

Beförderung feuergefährlicher und übelriechender Gegenstände.

Die Ministerialerlasse vom 10. Januar 1879, 9. Januar 1888 und 27. Mai 1887, betreffend die Eisenbahnbeförderung der feuergefährlichen und übelriechenden Gegenstände, haben meistens zahlreiche Aenderungen erfahren, welche den Gegenstand späterer Erlasse oder einfacher Ministerialrundschreiben bildeten. Die verschiedenen Bestimmungen zur Regelung dieses Verkehrs sind also in einer Reihe von Urkunden zerstreut, deren Vielheit ernstliche Nachtheile bietet und wegen der Schwierigkeit, die auf diesen oder jenen Gegenstand anwendbaren Vorschriften schnell zu finden, zu zahlreichen Beschwerden Anlass gegeben hat. Andererseits ist diese Regelung in verschiedenen Punkten nicht in Uebereinstimmung mit der Anlage 1 des Internationalen Berner Uebereinkommens über den Eisenbahn-Güterverkehr sowie mit der in Bern am 5 Juni 1893 von der Technikerversammlung ausgearbeiteten Ergänzung jener Anlage. Daher dürfen verschiedene Waaren, die im Französischen Binnenverkehr nur in gedeckte Wagen mit vollen Seitenwänden verladen werden dürfen, im internationalen Verkehr nur auf offenen Wagen und ohne Decke verkehren.

Um diese Missstände und Widersprüche zu beseitigen, hat das Französische Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Entwurf einer neuen, auf den Binnenverkehr anwendbaren Regelung ausarbeiten lassen, die sich nicht nur auf die schon in besonderen Vorschriften in Frankreich behandelten feuergefährlichen oder übelriechenden Gegenstände bezieht, sondern auch auf eine grosse Anzahl anderer Stoffe, z. B. giftige Waaren; dieser Entwurf enthält am Schlusse eine alphabetische Uebersicht der Gegenstände, welche die sofortige Auffindung aller auf ein bestimmtes Erzeugniss bezüglichen Bestimmungen gestattet. Bei der Abfassung dieses Entwurfs, von dem den Generalinspektoren durch Ministerialrundschreiben vom 8. Juli 1894 je ein Abdruck übersandt ist, hat man sich bemüht, dem Verkehr keine härteren Bedingungen aufzuerlegen, als die aus der gegenwärtigen Regelung hervorgehenden; man hatte letztere sogar entgegenkommender gestaltet, wenn es möglich schien, ohne die Sicherheit des Betriebes zu beeinträchtigen.

Besonders erschien die im Auslande geltende Forderung übertrieben, bei Rückkehr der leeren Behälter, die zur Beförderung von Sprengstoffen gedient haben, die gleichen Vorsichtsmaassregeln zu fordern, wie für die Beförderung der vollen Behälter. Andererseits ist die Vorschrift beseitigt, die nach den jetzigen Bestimmungen die Beförderung aller knallsauren Stoffe mit Ausnahme von Knallquecksilber verbietet; denn es erschien dargethan, dass von allen knallsauren Metallen die Behandlung und Beförderung von Knallquecksilber die gefährlichste ist. Wenn also die Fähigkeit zur Beförderung dieses Stoffes aufrecht erhalten wird, so liegt kein Grund vor, die Beförderung der anderen auch ferner zu verbieten. Indessen erschien es angemessen, gewisse Bestimmungen des Erlasses vom 9. Januar 1888, betreffend die Beförderung von Kriegs-, Bergwerks- und Jagdpulver sowie von Kriegsmunition, welche nach Art. 3 des Erlasses vom gleichen Tage, betreffend die anderen feuergefährlichen oder Sprengstoffe mit Ausnahme von Dynamit, nur auf gewisse Stoffe der Gruppe 1 anwendbar waren, auf alle in diese Gruppe eingereihten Erzeugnisse anzuwenden.

Der neue Entwurf ist zugleich den Eisenbahngesellschaften mit der Aufforderung mitgetheilt worden, vor dem 15. August 1894 ihre Bemerkungen wegen der vorgesehenen neuen Bestimmungen und zutreffendenfalls ihre Vorschläge dem zuständigen Generalinspektor einzureichen. Ebenso ist der Entwurf den betheiligten Ministerialdepartements zur Abgabe ihrer Erklärungen zugegangen. Das hierdurch gewonnene gesammte Material wird von einem Generalinspektor bearbeitet und das Ergebniss durch die Präfekten den Handels- und Kunstgewerbe-Kammern zur Begutachtung vorgelegt werden. Auf diese Weise hofft der Minister die grösstmögliche Zustimmung zu der endgültigen Bestimmung zu erzielen, um den jetzigen zahlreichen Beschwerden vorzubeugen. Wenn dieser zweite Theil der Untersuchung beendet ist, soll das Material von neuem den Generalinspektoren zur Prüfung zugehen und schliesslich den technischen Betriebs-Eisenbahnrath beschäftigen.

Beförderung von Angehörigen der Land- und Seemacht.

Im Einvernehmen mit dem Kriegs- und Marineminister sowie mit den Eisenbahngesellschaften hat der Minister der öffentlichen Arbeiten am 2. Juni d. J. unter Aufhebung der Erlasse vom 15. Juni 1866 und 14. September 1888 eine neue Verkehrsordnung für Angehörige der Land- und Seemacht, in der die neuerdings gegebenen Gesetze, Verordnungen und Erlasse berücksichtigt sind, erlassen.

Bestätterungstarife und -Fristen.

Seit langer Zeit bestritten die Eisenbahngesellschaften die von der Aufsichtsbehörde beanspruchte Art und Ausdehnung des Rechtes über Festsetzung der Bestätterungstarife. Infolge einer Entscheidung des Präfekturraths der Seine vom 15. März 1892 trug die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Auslegung der bezüglichen Konzessionsbestimmungen durch den Staatsrath an. Nach Behauptung der Gesellschaft steht es dem Minister der öffentlichen Arbeiten nicht zu, ohne Antrag der Gesellschaft und ohne zuvoriges Einverständniss mit ihr die Bestätterungstarife für die in der Wohnung zu bestellenden Güter zu ändern, oder die Fristen, innerhalb deren die Ablieferung erfolgt sein muss, festzusetzen, wie es der Erlass vom 16. März 1884 bezüglich der Stadt Paris gethan hat. Nach Entscheidung des Staatsraths hat — wie wir dem „Journal des transports" entnehmen — der Minister indessen doch dieses Recht, und zwar aus folgenden Gründen: Wenn auch nach Art. 48 des Bedingnissheftes jede Aenderung des Eisenbahntarifs vor Genehmigung durch den Minister unter gewissen Bedingungen von der Gesellschaft beantragt sein muss, so bestimmt dagegen Art. 52, dass die Aufsichtsbehörde die für die Bestätterung zu erhebenden Tarife festzusetzen hat, und überträgt also dem Minister ein eigentliches Entscheidungsrecht; demnach setzt die Bestimmung des genannten Artikels, nach der die Tarife auf Vorschlag der Gesellschaft festgesetzt werden, nicht die Nothwendigkeit eines Einverständnisses voraus und kann nur in dem Sinne aufgefasst werden, dass die Gesellschaft berufen ist, ihre Vorschläge zu machen. Daraus folgt, dass das Recht der Aufsichtsbehörde unbedingt und ständig ist und dass sie davon nach den Umständen Gebrauch machen kann, ohne dass es nach einer ersten Anwendung erschöpft ist; einzige Bedingung ist nur, dass die Gesellschaft aufgefordert wird, Vorschläge zu machen, doch kann deren Weigerung oder Verzögerung sie bekannt zu geben, die Festsetzung durch den Minister nicht hindern. Andererseits geht aus Art. 52 sowie aus den gesammten Bestimmungen des Bedingnissheftes hervor, dass das Recht der Aufsichtsbehörde zur Festsetzung der Bestätterungstarife nicht einzig auf die Angabe der zu erhebenden Gebühr beschränkt werden kann, sondern dass es auch auf die Bedingungen, unter denen dieser Dienst zu erfolgen hat, und besonders auf die Fristen, die einen wesentlichen Punkt des Tarifwesens bilden und nicht dem Gutachten der Gesellschaft überlassen werden können, angewendet werden muss.

Die Dauer der Zinsengewähr bei der Orléans- und Südbahn.

Am 22. Juni d. J. theilte der Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahngesellschaften die Höhe der Jahresbeträge, die sie sich im Anleihewege verschaffen dürfen, mit; zugleich benutzte er wegen der Meinungsverschiedenheit über die Dauer der Zinsengewähr bei der Orléans- und Südbahn diese Gelegenheit, um diese Gesellschaften aufzufordern, die bisherige Aufschrift der Schuldverschreibungen durch eine Angabe des Inhalts zu ergänzen, dass die Zinsengewähr am 31. Dezember 1914 ihr Ende erreicht. In Beantwortung dieser Mittheilung haben die beiden Gesellschaften den Minister benachrichtigt, dass sie diese Auslegung der Verträge nicht gelten lassen könnten und gegen seine Entscheidung sofort Berufung an den Staatsrath einlegen würden.

Am 23. Juni d. J. richtete der Abgeordnete Camille Pelletan in der Kammer eine Anfrage in dieser Sache an den Minister der öffentlichen Arbeiten, der u. a. darauf entgegnete, dass die Regierung ihren Standpunkt nicht dadurch habe schwächen wollen, dass sie selbst die Angelegenheit dem Staatsrath zur Entscheidung unterbreitete und dadurch einen Zweifel an ihrer Ueberzeugung ausdrückte. Die Kammer billigte mit 385 gegen 21 Stimmen die Erklärungen und die Haltung der Regierung und ging zur Tagesordnung über. (Vgl. Nr. 55, S. 518 d. Ztg.)

Fahrpreisermässigung für Eisenbahnbeamte.

Auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat die Verwaltung der Staatsbahnen — wie das „Journal des transports" mittheilt — beschlossen, dass die Angestellten der im Betriebe befindlichen Nebenbahnen auf dem Staatsbahnnetz künftig die gleichen Begünstigungen geniessen sollen, wie die Beamten der grossen Gesellschaften.

Aus Afrika.

Aegypten.

Die Konzession für den Bau und Betrieb der etwa 100 km langen Eisenbahn Mansurah-Matarieh (vergl. Nr. 100 S. 949 Jahrgang 1893 d. Ztg.) ist dem Direktor der Anglo-Egyptian Bank, Goussio, sowie dem Ingenieur P. Oziol in Kaïro verliehen worden.

Dagegen hat die am 1. Februar d. J. angesetzte Verdingung der Konzession für die Strassenbahn von Kaïro (vergl. Nr. 100 S. 949 Jahrgang 1893 d. Ztg.) nicht zum Ziele geführt; der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte sich daher bereit erklärt, Angebote auf diese Konzession bis zum 1. Juli d. J. unter folgenden Bedingungen entgegenzunehmen: Die Angebote können Abweichungen von dem ursprünglichen Bedingnissheft enthalten, müssen sich diesem aber möglichst anpassen. Die Bewerber haben bis zur endgültigen Entscheidung eine unverzinsliche vorläufige Bürgschaftssumme von 1 000 Aegyptischen Pfund zu hinterlegen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird bis spätestens am 1. September d. J. seine Entscheidung treffen.

Die Gemeindeverwaltung von Alexandria hat zum 15. Juli d. J. die Vergebung des Baues und Betriebes von Strassenbahnen in Alexandria ausgeschrieben.

Die Aegyptische Staatsbahnverwaltung hatte zum 15. Mai d. J. die Vergebung der Erdarbeiten, Kunstwerke und Hochbauten für die Neubaulinien Girgeh-Nag Hamadi, Menuf-Achemun und von Barraris ausgeschrieben.

Der Hauptversammlungsbericht der Suezkanalgesellschaft vom 5. Juni d. J. theilt zunächst mit, dass das Alter und die Abnahme der Kräfte dem Gründer des Unternehmens, Ferdinand de Lesseps, nicht mehr erlauben, an der Direktion der Gesellschaft theilzunehmen; der Verwaltungsrath hat ihn infolge dessen zum Ehrenpräsidenten ernannt und die Hauptversammlung hat ihm und seiner Familie ein lebenslängliches Ruhegehalt von 120 000 Frcs. jährlich bewilligt. Infolge dieses Rücktritts ist die Direktion von der Präsidentschaft getrennt und letztere dem Vizepräsidenten J. Guichard, erstere einem der ältesten Gesellschaftsbeamten, de Rouville übertragen worden. Die Dampfstrassenbahn Port Saïd-Ismaïlia ist am 2. Dezember 1893 feierlich eröffnet worden. Der Kanal wurde von 3 341 Schiffen benutzt, von denen 92,25 % mit Hilfe des elektrischen Lichtes auch bei Nacht ihre Reise fortsetzten. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Schiffe im Kanal betrug 20 Stunden 44 Minuten (gegen 21 Stunden 16 Minuten im Vorjahre).

Der Güteraustausch mit England (Einfuhr, Ausfuhr und Weiterbeförderung), der schon 1892 um 725 000 000 Frcs. zurückgegangen ist, zeigt einen ferneren Rückschritt um 825 000 000 Francs; England hat von Indien weniger Getreide und Reis und von Australien weniger Wolle erhalten, andererseits aber weniger Kohlen nach Ostasien und Australien befördert. Ebenso ist der allgemeine Verkehr Frankreichs, der sich schon 1892 um 688 800 Frcs. verminderte, um fernere 502 455 000 Frcs. zurückgegangen; derjenige Indiens zeigt eine Verminderung von 4 253 000 000 Frcs. in 1891/92 auf 4 104 000 000 Frcs. in 1892/93. Die durchschnittliche Rückfracht von Bombay ist von 28,50 Francs in 1891 auf 20,82 Frcs. in 1893, die Fracht für gefrorenes Fleisch von Melbourne ist von 50 Frcs. im Januar 1893 auf 25 Frcs. im Dezember 1893 gefallen. Es steht zu erwarten, dass die Zeit der gedrückten Geschäftslage ihren Höhepunkt erreicht hat und dass eine Wiederaufnahme des Verkehrs nicht mehr fern ist. Neue Frachten bieten sich in den Australischen Kolonien, besonders durch die Ausfuhr von gefrorenem Fleisch. Die Kundschaft des Kanals ist also noch nicht am Ende ihrer Entwickelung angelangt.

Im Jahre 1893 brachten die Schifffahrtsabgaben 71 112 182 Francs, also 3 750 349 Frcs. weniger als 1892, und die übrigen Einnahmequellen 2 731 876 Frcs. ein. Zu der Summe von 73 844 059 Frcs. wurden aber die aus den Erträgen des Jahres 1891 entnommene besondere Rücklage von 1 500 000 Frcs., sowie der verfügbare Ueberschuss der satzungsmässigen Rücklagen in Höhe von 1 235 933 Frcs. hinzugefügt, sodass sich eine Gesammteinnahme von 76 579 992 Frcs. ergab. Davon verzehrten die Ausgaben 35 964 455 Frcs., während 40 615 537 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber blieben und die Vertheilung eines Gewinnes von 97,092 Frcs. bezw. nach Abzug der Steuer 90,373 Francs gestatteten. Die „Delégations" sind nach einer Feststellung im Geschäftsbericht zeitweilige Genussscheine.

Kapland.

Das Eisenbahnnetz der Kapkolonie hatte Ende 1893 eine Ausdehnung von 2 252 Meilen. Befördert wurden 5 335 881 Personen, das sind 1 436 254 mehr als 1892, und 872 466 t Güter gegen 713 521 t im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen 2 559 542 £ und die Ausgaben 1 510 946 £ oder 57 % der Einnahmen. Das Anlagekapital belief sich auf 19 832 619 £. Für das nächste Jahr ist indessen infolge des Wettbewerbs der Natal- und Transvalbahnen eine Verminderung der Eisenbahneinnahmen im Staatshaushalt vorgesehen.

Urtheile.

Baubahnen, Eisenbahnen im Sinne des Reichs-Haftpflichtgesetzes. Aus den Entscheidungsgründen: „Rechtlich unbedenklich ist die Ansicht des Vorderrichters, dass im Sinne des Haftpflichtgesetzes eine Bahnanlage den Charakter einer ‚Eisenbahn' hat, insofern sie in Ansehung der Gefährlichkeit des Betriebes einer zum allgemeinen Verkehr bestimmten Eisenbahn gleich zu achten ist. (Vergl. Entsch. des R.-G. in Civilsachen Bd. II S. 38.) Ob diese Voraussetzung zutrifft, ist nach den Umständen des einzelnen Falles zu beurtheilen und im wesentlichen eine thatsächliche Frage. Vorliegend erblickt das O.-L.-G. die Gefährlichkeit des Betriebes hauptsächlich darin, dass auf Schienen nicht mit einzelnen, sondern mit vier zu einem Zuge zusammengekuppelten Wagen gefahren und dadurch ein leichtes Vor- und Rückwärtsbewegen der Wagen herbeigeführt, ein plötzliches Feststellen des einzelnen Wagens für sich aber ausgeschlossen worden sei, und es nimmt hiernach weiter an, dass die Gefährlichkeit auf gleichen Momenten beruhe, wie sie bei dem gewöhnlichen Eisenbahnbetriebe im Gegensatz zur Bewegung von Fuhrwerken auf gewöhnlicher Fahrstrasse eintreten. Weder ein Rechtsirrthum, noch ein Mangel der Begründung lässt sich bei dieser Annahme erkennen." (Urtheil des Reichsgerichts vom 11. Januar 1894. Juristisches Wochenblatt S. 126.) B.

Entschädigungsanspruch infolge Erregung übermässigen Lärms der Eisenbahnzüge auf einem in der Nähe des Nachbargrundstücks angelegten, mit Unterführungen versehenen Viadukt. Wenn auch der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundene gewöhnliche Lärm einen nachbarlichen Entschädigungsanspruch nicht begründet, so wird im Gebiet des gemeinen Rechts ein solcher Anspruch durch den übermässigen Lärm der Züge auf dem in der Nähe des Nachbargrundstücks angelegten und mit Unterführungen versehenen Viadukt begründet. Aus den Entscheidungsgründen: „Dass diese Frage nach den Grundsätzen des gemeinen Nachbarrechts zu beurtheilen und zu entscheiden, ist von den Vorderrichtern mit Recht angenommen. Gleichfalls mit Recht ist angenommen, dass übermässiger, d. i. nicht gemeinüblicher Lärm auf dem einen Grundstück von dem Eigenthümer des benachbarten Grundstücks nicht geduldet zu werden braucht. Wenn nun das Berufungsgericht, von dieser rechtlichen Grundlage ausgehend, zu der Ansicht gelangt ist, dass das durch das Fahren der Züge auf dem erhöhten Damm und besonders auf dem mit Unterführungen versehenen Viadukte verursachte Geräusch ein übermässiges sei, und wenn ferner als bewiesen erachtet wird, dass lediglich durch diesen vermehrten aussergewöhnlichen Lärm eine Werthsverminderung des klägerischen Besitzthums um 5 % eingetreten sei, so kann hierin kein Rechtsirrthum gefunden werden. Zwar macht die Revision des Beklagten geltend, dass, da das Eisenbahngewerbe überhaupt nicht anders als unter Erregung belästigenden Geräusches betrieben werden könne, letzteres sich jeder Nachbar ohne Einspruch gefallen zu lassen habe. Allein wenn auch zuzugeben ist, dass bei der Frage, ob das Maass erlaubter Einwirkung auf nachbarliche Grundstücke überschritten wird, auf die Besonderheiten des Eisenbahnbetriebes die gebührende Rücksicht genommen werden muss, so ist doch, was den konkreten Fall betrifft, darauf hinzuweisen, dass hier nicht der gewöhnliche, mit jedem Bahnbetrieb verbundene Lärm, sondern das ausserordentliche, durch das Rasseln der Züge auf dem ganz nahe gelegenen Viadukt und auf den mit Wellblech ausgeschlagenen Unterführungen bewirkte Geräusch den Grund des nachbarlichen Entschädigungsanspruchs bildet. Das Reichsgericht hat daher in Anbetracht der allgemeinen Regel, dass der jedem Eigenthümer gebührende Rechtsschutz auch den Eisenbahnverwaltungen gegenüber zur Anerkennung zu bringen ist, keinen Anstand genommen, dem Berufungsgericht beizutreten." (Urtheil des Reichsgerichts, III. Civilsenats, vom 24. April 1894.)

Personalnachrichten.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Dr. Laubenheimer in Metz, sowie den Eisenbahn-Maschineninspektoren Schad in Mülhausen, Jacoby in Saargemünd und Beyerlein in Strassburg bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen, ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr. Vom 1. Oktober d. J. ab werden die Tarifentfernungen Haspe-Heubing-Buer von 42 km auf 52 km, Fahr-Carlshafen von 227 km auf 327 km berichtigt.

Köln, den 16. August 1894. (1943)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

2 Güterverkehr.

Rheinischer Nachbar - Güterverkehr. Die Entfernung Hochfeld B. M. und Rh.-Lünen wird von 75 in 71 km berichtigt.

Köln, den 17. August 1894. (1944)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. September d. J. tritt zu den Tarifheften II der Abtheilungen A bis F, sowie zu dem Tarifheft der Abtheilung G je ein Nachtrag in Kraft, enthaltend u. a. Tarifkilometer für die Station Kettwig v. d. Br. und Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 (Mineralöl-Rückstände) für die Station Lauterburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gleichzeitig kommen Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs im Verkehr mit Stationen des Bezirks Köln (linksrheinisch) und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn zur Einführung.

Ferner wird die Station Labbeck der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn in den Verkehr mit den Stationen Frankfurt a. Main, Hanau und Höchst a. Main der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn einbezogen.

Die in dem Nachtrag zu dem Tarifheft A II enthaltenen Frachtsätze zwischen Kettwig v. d. Br. und Heidingsfeld B. B. finden auch Anwendung auf den Verkehr mit der gleichnamigen Station der Bayerischen Staatsbahn.

Köln, den 18. August 1894. (1945)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. September d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für die Beförderung von Eisenerzen, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Konverterschlacken zum Hochofenbetrieb von der diesseitigen Station Schönebeck nach mehreren Oberschlesischen Hochofenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Dieselben kommen nur für solche Sendungen, die an Hochofenwerke gerichtet und in den Frachtbriefen ausdrücklich als „zum Hochofenbetrieb bestimmt" bezeichnet sind, zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 18. August 1894. (1946)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Tarif Theil V, Heft 1 vom 1. Dezember 1893 (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr). Am 1. September 1894 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält:

1. geänderte Frachtsätze für einige Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen;
2. Aenderung der Stationstarife;
3. geänderte Frachtsätze für einige Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen;
4. Aufhebung von Frachtsätzen;
5. Aenderungen von Stationsnamen;
6. Ergänzungen der Schleppbahn-Gebühren;
7. Aenderung der Tarifbestimmungen.

München, im August 1894. (1947)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. September 1894 gelangen im Binnenverkehr der diesseitigen Bahn zur Einführung:

1. ein neuer Gütertarif und
2. ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.

Durch dieselben werden die gleichnamigen Tarife vom 1. Juni 1888 bezw. 1. August 1888 aufgehoben.

Die neuen Tarife enthalten infolge Richtigstellung des Kilometerzeigers mehrere geringe Frachterhöhungen, zum Theil auch Ermässigungen. Die Erhöhungen treten erst mit dem 15. Oktober 1894 in Kraft.

Die in die neuen Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Die neuen Tarife sind vom 1. September d. J. bei den diesseitigen Abfertigungsstellen und der unterzeichneten Direktion käuflich zu haben und zwar der Gütertarif für 50 ₰, der Vieh- etc. Tarif für 25 ₰. Bis dahin ertheilt die unterzeichnete Direktion nähere Auskunft.

Oels, den 18. August 1894. (1948)
Direktion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Mit Gültigkeit vom 15. August 1894 ist für die Beförderung von roh vorgearbeiteten Gewehrschäften in Ladungen von 10 000 kg ab Sierenz, Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, nach Soroksár, Station der K. Ungarischen Staatsbahnen, ein Frachtsatz von 3,10 ℳ für 100 kg zur Einführung gelangt.

München, im August 1894. (1949)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Geltung vom 20. August/1. September 1894 alten/neuen Stils wird ein neuer Ausnahmetarif 1 a, Theil I für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Malzkeime, Mehl und Mühlenfabrikate, einschl. Kleie und Oelkuchen im Verkehr von Russischen Stationen vorläufig nach Königsberg i. Pr. und Königsberg i. Pr. (Kaibahnhof) eingeführt. Durch denselben wird der bisherige vom 1./13. August alten/neuen Stils 1893 gültige Ausnahmetarif 1 a, Theil I für Getreide usw. zur überseeischen Ausfuhr aufgehoben.

Die in dem I. und II. Nachtrag zu dem letztgenannten Tarif enthaltenen Frachtsätze für Memel bezw. Pillau bleiben einstweilen noch in Kraft.

Der neue Tarif enthält gegen den bisherigen Tarif zum Theil sowohl geringe Frachterhöhungen als auch Frachtermässigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1./13. Oktober alten/neuen Stils 1894 ab, bis dahin bleiben noch die gegenwärtigen Frachtsätze in Kraft.

Druckabzüge des neuen Tarifs sind bei unserer Station Königsberg i. Pr. käuflich zu haben.

Bromberg, den 14. August 1894. (1950)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. August l. J. treten im Badisch-Württembergischen Verkehr auf Entfernungen bis zu 60 km für die Artikel Holz, Steine, Erde, Schlacken, Torf und Torfstreu in Ladungen von 10 000 kg theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterabfertigungsstellen, sowie unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 16. August 1894. (1951)
Generaldirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. gelangt der Nachtrag II zu unserem Lokalgütertarif zur Einführung. Derselbe enthält unter anderem eine Neuauflage des Ausnahmetarifs 16 für Petroleum und Naphta, sowie 24 für Cement. In diesen Ausnahmentarifen treten ausser Ermässigungen auch einige Erhöhungen der Frachtsätze ein. Nähere Auskunft hierüber ertheilt unser Tarifbüreau.

Mainz, den 16. August 1894. (1952)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Direkter Vieh- etc. Verkehr mit der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Mit dem 20. August d. J. wird die Station Rummelsburg, Rangirbahnhof des diesseitigen Bezirks in den Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen einigen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Bromberg einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter- und Gepäck-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.

Berlin, den 16. August 1894. (1953MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit werden die an den Neubaustrecken Culmsee-Schönsee und Wormditt-Mohrungen gelegenen Stationen Mirakowo, Richnau, Gr. Hermenau, Liebstadt, Sportehnen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. August 1894. (1954MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Die nach unserer Bekanntmachung vom 2. August l. J. am 15. August l. J. in Kraft getretenen Ausnahmefrachtsätze für Petroleum von Mannheim (Bad. Bahn) nach Friedrichsfeld (M. N. B.) werden mit dem 25. September l. J. aufgehoben.

Darmstadt, den 16. August 1894. (1955)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, sowie in

den Staatsbahnverkehren Hannover-Altona und Oldenburg bestehenden Ausnahme-Tarifsätze für eiserne Dampfkessel. Kondensationsröhren, Reservoirs, Maschinentheile und Gefässe aus Eisen und Stahl von Walkenried nach den Elbe- und Weserhäfen treten am 15. Oktober d. J. ausser Kraft.

Hannover, den 17. August 1894. (1956)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Heft 1. Vom 1. September d. J. ab gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 39 F Schwefelkiese, abgeröstet etc., für Wien etc. (Seite 34 des Nachtrages VIII) auch ab Lundenburg.

Breslau, den 16. August 1894. (1957)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 20. August d. J. wird der im Tarifhefte Nr. 4 enthaltene Ausnahmetarif 12 für Rohpetroleum in Ladungen von 10000 kg wie folgt ergänzt:

Von Biblisheim (Reichsbahn) nach Plagwitz-Lindenau (Sächs. Staatsb.) 2,15 ℳ für 100 kg.

Dresden, den 14. August 1894. (1958)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. September d. J. wird die Station Zetel der Vareler Nebenbahnen in den oben bezeichneten Verbandsverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 17. August 1894. (1959)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Der für frisches Obst in Wagenladungen im Ausnahmetarif 16 des diesseitigen Binnen-Gütertarifs für die Stationsverbindung Berlin H. u. L.-Hamburg B. in beiden Richtungen bestehende Frachtsatz von 1,38 ℳ für 100 kg wird mit dem 1. November d. J. aufgehoben. Die übrigen Frachtsätze des betreffenden Ausnahmetarifs bleiben unverändert bestehen.

Altona, den 16. August 1894. (1960)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages VI zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. September 1894, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Oktober 1894, beziehungsweise vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Plan-Tachau, bezw. Wotic-Selcan gelangt zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Januar 1894) der Nachtrag VI zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahn Plan-Tachau;
II. Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahn Wotic-Selcan und
III. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 15 kr. erhältlich.

Wien, am 16. August 1894. (1961)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

3 Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. September d. J. wird zu dem Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Westdeutschen Verbande der Nachtrag V herausgegeben. Derselbe enthält neben den besonderen Bestimmungen für diesen Verband Tarifsätze für neu eingeführte Verkehrsverbindungen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Das Nähere ist bei unserem Tarifbüreau hierselbst zu erfahren.

Hannover, den 14. August 1894. (1962)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn einerseits und Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Eisenbahndirektionsbezirke Köln — links- und rechtsrheinisch — und Elberfeld) andererseits tritt, unter Aufhebung des für diesen Verkehr bisher bestandenen Tarifs vom 1. April 1890 und der dazu erschienenen Nachträge, am 1. Oktober 1894 ein, einzelne geringfügige Erhöhungen enthaltender neuer Tarif in Geltung. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Der Tarif kann bei den an dem Verkehr betheiligten Stationen eingesehen werden.

Strassburg, den 16. August 1894. (1963)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4 Personen- und Güterverkehr.

Neuhaldensleber Eisenbahn. Am 1. September d. J. erscheinen zu unseren Tarifen für den Binnen-Personen- und Güterverkehr die ersten Nachträge, durch welche Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, zum Nebengebührentarif sowie Aenderung der besonderen Tarifvorschriften, des Vorwortes und der Kilometer-Tariftabelle durchgeführt werden.

Die ergänzenden Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Stationen, bei welchen Abdrücke der Nachträge käuflich zu haben sind. (1964)

Neuhaldensleben, den 18. August 1894.
Vorstand der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft.

5. Verdingungen.

Verdingung. Die Anfertigung und Lieferung von:

A. 354 Stück Personenwagen und
220 „ Gepäckwagen,
B. 1444 „ Wagenradsätzen und
C. 2772 „ Tragfedern und } für
2835 „ Spiralfedern } Wagen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse Nr. 1 bis 10, Zimmer 92, zur Einsicht aus und können auch von uns gegen die gebührenfreie Einsendung von 8 ℳ für A, von 1 ℳ für B und von 1 ℳ für C bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen bezw Radsätzen oder Trag- und Spiralfedern“

versehen, zu dem auf Dienstag, den 11. September d. J., Vormittags $10^1/_2$ Uhr für die Wagen, Mittags 12 Uhr für die Radsätze und Mittags $12^1/_2$ Uhr für die Trag- und Spiralfedern anberaumten Verdingungstermin an uns einzusenden

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 18. August 1894. (1965)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein grösseres Quantum kieferner Schwellen in Längen von vorwiegend 1,5 und 1,8 Metern zu Schmalspurbahn-Zwecken ist abzugeben.

Gefl. Anfragen unter Chiffre „S. G. 3672“ an die **Expedition dieses Blattes** erbeten.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. neues Lichtpausepapier von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinland, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 66. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. August 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 16 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel.
Das schmiedeeiserne Scheibenrad System Hönigsvald.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Ausdehnung der Unfallversicherung.
Nachtrag V zum Tariftheil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen und die Enquete.
Routenänderung bezüglich einer auf dem Transporte befindlichen Viehsendung.
Bahneröffnungen.
Elektrischer Betrieb auf einer Schleppbahn.
Neuabgrenzung einer Betriebsstrecke.
Aenderung von Stationsnamen.
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Rechtsfall.
Schiedsspruch.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Geldbeschaffung für die Neubauten der Südbahn.
Betriebsvertrag für die Linie Amiens-Rouen.
Aus Afrika:
Südafrikanische Republik.
Bücherschau:
Eisenbahn-Schematismus für Oesterreich-Ungarn f. 1894/95.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Stationen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Verkehrsunterbrechungen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Güterverkehr.
6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel.

In den Nr. 54 und 56 d. Ztg. findet mein Buch „Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel“ eine ausführliche Besprechung. Von mancher Seite wurde nun mit einer gewissen Befriedigung darauf hingewiesen, wie ich in dieser Besprechung „verrissen“ worden sei, und viele, welche meine Schrift entweder gar nicht oder bruchstückweise gelesen oder unrichtig aufgefasst hatten, glaubten sich nun zu einem abfälligen Urtheile berechtigt. Aber nicht nur, dass sich in meinen Händen bereits eine grosse Zahl von Kritiken aus ausländischen Fach- und Tagesblättern befindet, welche meine Arbeit als „hochbedeutsam“, „hervorragend“ u. dgl. m. bezeichnen, glaube ich auch annehmen zu dürfen, dass, wenn eine Arbeit in zwei längeren Artikeln an leitender Stelle des ersten Fachblattes Deutschland-Oesterreichs von einem so ausgezeichneten und bekannten Fachmanne wie Herrn Eisenbahndirektor Otto de Terra einer kritischen Erörterung unterzogen wird, dies nicht gegen, sondern nur für diese Arbeit sprechen kann. Dass für eine solche Erörterung die Punkte, denen der Herr Referent nicht zustimmen zu können glaubte, mehr in Betracht kamen als die Ausführungen, die seine Zustimmung fanden, ist wohl selbstverständlich und vermag die sonstige Würdigung kaum zu beeinträchtigen.

Immerhin scheint jedoch auch der Herr Referent einige meiner Ausführungen nicht richtig aufgefasst und andere, denen ich vielleicht grössere Wichtigkeit zumessen darf, übergangen zu haben. Nachdem nun die Besprechung in einem selbständigen Aufsatze und nicht am „Büchertische“ erfolgte und der behandelte Gegenstand damit gewissermaassen zur Diskussion gestellt wurde, glaube ich nicht unbescheiden zu sein, wenn ich in eigener Sache das Wort ergreife. Ich sehe mich um so mehr dazu veranlasst, als die einzige Besprechung meiner Arbeit in Oesterreichischen Blättern (!), jene in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“, einen so durchaus persönlichen und unsachlichen Charakter hatte, dass es mir benommen war, auf dieselbe zu erwidern.

Was zunächst die getadelten Rede- und Schriftwendungen betrifft, so legte ich dieselben einem Germanisten vom Fache vor, der an der Mehrzahl derselben nichts auszustellen wusste.

Meine Begriffe über Volks-, Staats- und Gemeinwirthschaft werden als vielfach irrig und unrichtig bezeichnet. Ich möchte mir nur erlauben, mich gegen diese Ausdrücke zu wenden. Was ist hier „richtig“? Auf dem Gebiete der Gesellschafts- und Wirthschaftslehre gibt es keine Axiome, sondern nur Anschauungen, deren Verschiedenheit sich aus der Verschiedenheit der allgemeinen Weltanschauungen erklärt. So bezeichnet die Sozialdemokratie die Bourgeoisie für verrucht und die Bourgeoisie verdammt wieder die Sozialdemokratie. Jeder Theil sieht sich selbst auf dem richtigen und den Gegner auf dem falschen Wege. Und so deckt sich z. B. auch meine Auffassung vom Staate und dessen Aufgaben nicht mit jener, welche Ferdinand Lassalle als „Nachtwächteridee“ bezeichnete; aber deswegen muss meine Anschauung nicht „unrichtig“ sein. Eine Reihe ganz bedeutender Gelehrter vertritt gleiche oder verwandte Standpunkte, und was insbesondere die eine Be-

hauptung betrifft, in welcher meine angeblich „irrige" Darstellung gipfelt, „dass es falsch sei, die Gemeinwirthschaft bezw. die Forderung einer gemeinwirthschaftlichen Verwaltung der Verkehrsmittel als aus gesellschaftlichen Bedürfnissen hervorgehend darzustellen und damit einen Gegensatz zwischen diesen und den staatlichen Bedürfnissen zu konstruiren," so erlaube ich mir nur eine einzige, aber kaum bestrittene Autorität zu nennen, Professor Dr. Gustav Cohn, der in diesem Punkte die gleichen Anschauungen vertritt. Unrichtige Vordersätze können natürlich nicht zu richtigen Schlüssen führen. Aber ich frage wieder: besitzt Herr de Terra auch gewiss das sichere Maass dafür, um entscheiden zu können, was richtig und was unrichtig sei? Im wirthschaftlichen und gesellschaftlichen Leben sind „richtig" und „unrichtig" historische Begriffe. Viele Erscheinungen weisen jedoch darauf hin, dass gerade jener Schlusssatz immer mehr in die Ueberzeugung weiter und maassgebender Kreise dringt und man durch den Prozess der Vergesellschaftung, in den unsere Zeit eingetreten ist, bald dazu kommen wird, ihn allgemein als „richtig" zu bezeichnen.

Meine Ausführungen gegen die Anwendung des Gebührenprinzips auf die Verwaltungen der Eisenbahnen, sowie über das finanzielle und soziale Wesen der Verkehrsmittel findet de Terra „nicht durchweg unanfechtbar", ohne sich jedoch thatsächlich in eine Anfechtung einzulassen. Ich bedauere dies; denn einerseits sollte ein solcher Vorwurf nie der sachlichen Begründung entbehren, und andererseits wird gerade diesem Abschnitte, in dem ich als Erster es unternommen habe, für die ganze Verkehrs- und Tarifpolitik staatswirthschaftliche und sozialpolitische Grundlagen zu schaffen, vielfach grössere Bedeutung zuerkannt.

Meine Behauptung, dass der Bedarf der Hauptnerv der Produktion sei und von den Transportpreisen nicht oder wenig berührt werde, daher auch die Transportpreise an sich im allgemeinen hinsichtlich des Umfanges der Produktion wirkungslos seien, dürfte de Terra kaum ausreichend widerlegt haben, indem er sie wieder mit „irrig" bezeichnet. In den meisten Fällen der Verkehrssteigerungen infolge von Tarifermässigungen erklären sich die ersteren vornehmlich aus Ablenkungen von anderen Linien und Verkehrsmitteln und nur zum geringeren Theile aus einer Steigerung des Bedürfnisses, das durch die Beschränktheit der Mehrzahl der Wirthschaften enge begrenzt ist. Auch hebe ich in meinem Buche ausdrücklich hervor, dass meine Behauptung sich auf ein Herabgehen mit den Transportpreisen unter jene Höhe bezieht, welche das grösste Erträgniss und infolge dessen bereits die relativ grösste Zahl von Nutzungsakten herbeiführt. Diese Behauptung steht daher auch in keiner Weise — es liegt hier ein logischer Fehler des Herrn Referenten vor — in Widerspruch mit dem unwiderlegt gebliebenen Satze, dass die Einwirkung der Tarife auf die Produktion lediglich in Tarifdisparitäten zu suchen sei.

Auch meine Behauptung, dass im sogen. Vergnügungs-Nahverkehre der Einzelfahrpreis auf die Dauer ein nebensächliches Moment bildet und höchstens verkehrsablenkend, aber nicht verkehrserzeugend wirkt, halte ich aufrecht und bin in der Lage, diese Behauptung durch Ziffern über den Vergnügungs-Nahverkehr auf den in Wien einmündenden Bahnen zu unterstützen. Entschieden entgegentreten aber möchte ich der Warnung des Referenten, dass man „keinesfalls zu einer Begünstigung des Fernverkehrs übergehen dürfe." Von sozialpolitischen Momenten, die dafür sprechen, ganz abgesehen, liegt eben in der Begünstigung des Personen-Fernverkehrs die bisher noch nicht erschlossene Quelle für die Rentabilität des Personenverkehrs der Eisenbahnen.

Dass ich der Meinung sei, ein Produkt entstehe nur aus dem Zusammenwirken von Kapital und Arbeit, wird mir Referent doch wohl nicht im Ernste zumuthen und dürfte diese missverständliche Auffassung nur auf eine zu flüchtige Durchsicht der betreffenden Kapitel zurückzuführen sein, ebenso wie der angebliche Widerspruch zwischen der von mir hervorgehobenen sozialpolitischen Tendenz moderner Steuerpolitik und meiner Behauptung, dass der Zweck einer Steuer nicht sein dürfe, Vermögensausgleiche zu bewirken. Ich sage doch ausdrücklich: „Der Zweck jeder Steuer ist lediglich fiskaler Natur. Weil aber die Steuern zur Befriedigung gesellschaftlicher Bedürfnisse dienen, sie eine Konsequenz der gesellschaftlichen Natur des Menschen sind, stehen sie unter dem Gebote des obersten gesellschaftlichen Prinzips, der Gerechtigkeit."

Meine Untersuchungen über den „Werth der Transportleistungen" im letzten Kapitel des IV. Abschnittes streift de Terra zwar mit einigen anerkennenden Worten; aber gerade die Ergebnisse dieser Untersuchung hätten meines Erachtens näheres Eingehen verdient; denn sie bilden die bisher noch von keiner Seite gebrachte wissenschaftliche Begründung für die Werthtarifirung.

Wenn ich aus theoretischen, prinzipiellen Gründen dem Refaktiewesen das Wort rede, andererseits aber dessen Nachtheile hervorhebe und aus praktischen Gründen, sowie mit Hinweis auf die damit gemachten Erfahrungen von einer Anwendung abrathe, so kann mir dies doch nicht als Widerspruch ausgelegt werden, es zeugt vielmehr von der Objektivität meines Vorgehens. Was Referent an dem Kapitel „Werthtarifirung im Personenverkehre" auszusetzen hat, ist mir nicht verständlich, da ich zu eben dem Ergebnisse komme, das er mir entgegenhält, „dass es sich darum handle, die Reisenden im Wege der Selbsteinschätzung nach ihrer Leistungsfähigkeit zu Entgelten heranzuziehen."

Dem ziemlich umfangreichen Abschnitte über die Selbstkosten ist Referent offenbar gänzlich aus dem Wege gegangen. Ich kann dies zwar nicht aus den unbelegten, allgemeinen Bemerkungen, ich sei nicht sehr glücklich gewesen, ich sei zu keinen Ergebnissen von praktischem Nutzen gelangt u. dgl. m. schliessen, sondern vielmehr aus de Terra's sich auf meine Arbeit beziehenden Worte, „dass allgemein anwendbare Formeln für den Umfang der Selbstkosten kaum jemals ausfindig gemacht werden dürften." Ich selbst verwerfe doch wiederholt (S. 227 und 230 a. a. O.) und ausdrücklich solche generelle Formeln und, was das Beste ist, — ich bringe überhaupt gar keine in meinem Buche! Die mathematischen Zeichen und Sätze, vor denen der Herr Referent so erschrocken zu sein scheint, dass er dieselben überschlug, bilden ja im Verein mit den darauffolgenden Kapiteln gerade jenen wissenschaftlichen Beweis für die Staffeltarife, dessen Mangel auf der letzten Seite des Berichtes, wo ich dem Geheimen Ober-Regierungsrath Ulrich als Opfer dargebracht werde, so beklagt wird. Ulrich und alle Vertheidiger des Staffeltarifes geben ja eine Fülle von trefflichen Beweisen dafür, dass Staffeltarife vortheilhaft sind; aber den Nachweis, warum sie es sind und sein müssen, sind bisher alle schuldig geblieben; dieser Nachweis wurde zuerst von mir gebracht und zwar nicht, wie de Terra meint, auf einer Druckseite, sondern auf S. 198—211. Uebrigens bin ich überzeugt, dass gerade dieser Abschnitt vor allen anderen für die Praxis Bedeutung gewinnen wird.

Dass ich — gleichfalls als Erster — gegen die übliche Einrechnung von Zins- und Amortisationsquoten in die Einheits-Selbstkosten auftrete — ein Moment, das mir auch der Erwähnung werth geschienen hätte — darüber geht Referent ebenfalls hinweg.

Wenn ich mir im vorstehenden erlaubte, einige Mängel in der Kritik hervorzuheben, so wird dadurch meinem Gefühle warmer Dankbarkeit gegen den Herrn Referenten, der meine Arbeit einer so eingehenden Würdigung unterzog und sie schliesslich trotz aller wirklichen und scheinbaren Fehler als einen werthvollen Beitrag zur Klarlegung der in ihr behandelten Fragen bezeichnet, in keiner Weise gemindert.

Es lag mir aber daran, das, was unrichtig aufgefasst schien, zu berichtigen, was an Hauptmomenten nur gestreift wurde, zu ergänzen, und die wichtigsten Theile, die übersehen wurden, mehr in den Vordergrund zu stellen — allein im Interesse der Sache. Das Bewusstsein, diesem Interesse mit Erfolg gedient und dasselbe durch meine Arbeit vielleicht doch gefördert zu haben, ist eben mein einziger Lohn, den ich mir um so weniger kürzen lassen will, als ich durch andersartige Würdigung meiner Bestrebungen wahrlich nicht verwöhnt bin.

Innsbruck. Freiherr zu Weichs-Glon.

Das schmiedeeiserne Scheibenrad System Hönigsvald.

In meinem zweiten Berichte über „Das Eisenbahnwesen auf der Internationalen Ausstellung in Wien", der in Nr. 42 S. 389 d. Ztg. zur Veröffentlichung gelangte, habe ich u. a. auch das schmiedeeiserne Scheibenrad System Hönigsvald auf Grund der exponirten Tabellen und Daten, sowie eigener Erfahrungen ausführlich, von rein fachlichem Standpunkte aus besprochen. In Nr. 51 S. 474 d. Ztg. hat ein Herr W. R. einige Bemerkungen hierzu veröffentlicht, die mich veranlassen, auf das genannte Scheibenrad noch einmal zurückzukommen; ich schicke jedoch voraus, dass ich die ganze Angelegenheit auch diesmal wieder nur vom fachlichen Standpunkte aus zu besprechen gedenke und dem genannten Herrn auf das Gebiet mehr oder weniger unsachlicher Bemerkungen nicht folgen werde.

In Bezug auf die Aeusserung des Herrn W. R., dass die Erzeugung des Hönigvald'schen Scheibenrades in den Eisenbahnwerkstätten einem Wettbewerbe mit einer grossen, systematisch geregelten Fabrikation nicht gewachsen sei, möchte ich nur betonen, dass ich in meinem Artikel von einem solchen Wettbewerbe nicht gesprochen, sondern die „Produktion im Kleinen" nur als ein Schutzmittel der Eisenbahnen gegen hohe Marktpreise bezeichnet habe. Thatsächlich wurden in Oesterreichischen Eisenbahnwerkstätten Räder aus Schmiedeeisenschrott nach Hönigvald's System mit den vorhandenen gewöhnlichen Hilfsmitteln in bester Qualität erzeugt und stellten sich dieselben billiger als jene Räder, welche zu derselben Zeit den Oesterreichischen Eisenbahnen von hervorragenden Fabriken geliefert wurden.

Dass schmiedeeiserne Scheibenräder schon vor 30 Jahren erzeugt wurden, ist richtig; aber diese Räder waren hinsichtlich Konstruktion und Ausführung dem Scheibenrade Hönigvald's oder dem Bochumer Walzscheibenrade nicht ebenbürtig. Auch dass durch Eintreiben von Ringen in geschweisste Scheiben Kolbenkörper und ähnliche Schmiedetheile schon seit Langem erzeugt werden, ist uns bekannt; darin liegt aber auch nicht die Neuheit des Systems Hönigsvald; dieselbe liegt vielmehr in der Anwendung des Verfahrens für die Erzeugung von Eisenbahnrädern.

Was die von Herrn W. R. angeführten Qualitätsziffern anbelangt, so sind dieselben ebenso richtig, wie die von mir angegebenen Ziffern; Herr W. R. hat aber aus der Reihe von Versuchen, welche mit Hönigvald's Scheibenrad durchgeführt wurden, einen ganz beliebigen Versuch herausgegriffen, während ich in meinem Berichte die Ergebnisse des ersten Versuches vom 10. Oktober 1892 und jene des zuletzt vorgenommenen Versuches vom 3. März 1893 erwähnte und sonach auch die in dieser Zeit gemachten Fortschritte der neuen Erfindung charakterisirte. Die Qualitätsziffern, welche der letzte Versuch ergab, sind allerdings günstiger, als jene, welche Herr W. R. bezüglich des Bochumer Rades mittheilt; ich habe in meinem Berichte hinsichtlich der Qualitätsziffern keine Vergleiche gezogen. Auch meine Bemerkung, dass das Bochumer Rad bei der Schlagprobe zu einem Knäuel zusammengedrückt wurde, sollte durchaus nicht gegen dieses Rad und zu Gunsten des Hönigsvald'schen Rades sprechen; ich wollte hiermit nur die ausserordentliche Weichheit und Schmiegsamkeit des Bochumer Proberades kennzeichnen.

Zum Schlusse möchte ich nur noch erwähnen, dass von Hönigsvald's Radscheiben mehrere tausend Stück von den Eisenbahnen Oesterreichs acceptirt und nach vorausgegangener Erprobung in Verkehr gesetzt wurden. A. B.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 15,44 km lange Strecke Hagenow (Heide)-Wittenburg der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2517 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2534 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 2, 12, 13, 14, 16 und 21 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2543 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Beschluss zu Nr. XIII der Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ausdehnung der Unfallversicherung.

Das Gesetz vom 24. Juli d. J., betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, dessen reichsräthliche Verhandlungen in dieser Zeitung s. Zt. mitgetheilt wurden, ist nun in Nr. 168 des „R.-G.-Bl." und Nr. 92 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." veröffentlicht worden. Dasselbe bezieht eine Reihe neuer Betriebe und Unternehmungen in die obligatorische Unfallversicherung ein. Durch das neue Gesetz wird die Unfallversicherungspflicht auf den gesammten Eisenbahnbetrieb ausgedehnt und insbesondere tritt das grosse Heer der Kondukteure, Maschinisten und Lokomotivführer in die Versicherung ein, während bisher die im Fahrbetriebe beschäftigten Eisenbahnbediensteten nicht gegen Unfälle im Betriebe versichert waren. Ausserdem werden versicherungspflichtig: das Transportgewerbe zu Land sowie auf Flüssen und Binnengewässern, der Baggereibetrieb, die gewerbsmässige Reinigung von Strassen u. dergl. Die Eisenbahn- und Transportunternehmungen sind auch rücksichtlich der im Auslande oder in Ungarn vorübergehend oder auf Anschlussstrecken dauernd Beschäftigten versicherungspflichtig, falls sie nicht nach der Gesetzgebung des anderen Staates gegen Unfälle im Betriebe versichert sind. Die Binnenschifffahrts-Unternehmungen sind insoweit versicherungspflichtig, als sie in Oesterreich ihren Sitz oder eine ständige Vertretung haben; die Entschädigungspflicht erstreckt sich nicht nur auf alle in Oesterreich vorgefallenen Unfälle, sondern auch auf jene, welche sich anlässlich der Fahrten der Schiffe im Auslande oder in Ungarn ereignen, falls diesfalls nicht durch die fremde Gesetzgebung bereits Vorsorge getroffen ist. Das Gesetz ermöglicht auch die freiwillige Versicherung der Unternehmer, ihrer Repräsentanten und nicht unfallversicherungspflichtiger Personen, insofern diese den Betriebsgefahren ausgesetzt sind. Da das neue Gesetz das Eisenbahn-Haftpflichtgesetz rücksichtlich des Eisenbahn-Fahrpersonals zu ersetzen berufen ist, so bestimmt es weiter, dass für jene Personen, welchen ein Entschädigungsanspruch nach dem Haftpflichtgesetze zusteht, die Unfallversicherungsrente um die Hälfte und bei dauerndem Siechthum bis zum doppelten Betrage (120 % des Jahresarbeits-Verdienstes) zu erhöhen ist; die Rente der Hinterbliebenen

ist um zwei Drittel zu erhöhen. Die nach diesem Gesetze versicherungspflichtigen Betriebe sind bis 10. September d. J. im Wege der zuständigen politischen Behörde erster Instanz bei der betreffenden Unfallversicherungs-Anstalt anzuzeigen. Ebenso ist innerhalb dreier Monate der zuständigen politischen Behörde erster Instanz der Bestand von aufrechten Versicherungsverträgen mit privaten Unfallversicherungs-Gesellschaften unter Vorlage der Polize anzuzeigen, falls dieselben versicherungspflichtige Personen betreffen und vor dem 1. November 1893 abgeschlossen worden sind.

Gleichzeitig enthält das „R.-G.-Bl.“ eine Verordnung des Ministeriums des Innern, durch welche die revidirte Eintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenklassen kundgemacht wird. Eine weitere Verordnung setzt die Frist für die von den Unternehmern versicherungspflichtiger Betriebe zu erstattenden Betriebsanzeigen fest.

Diesen Verordnungen ist aus der „Eintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenklassen“ (die grössere Gefahr wird durch Einreihung in eine höhere Klasse bezeichnet) zu entnehmen, dass die „geringere Gefahr“ mit IX, die „gewöhnliche Gefahr“ mit X, die „erhöhte Gefahr“ mit XI beim Brückenbau angesetzt ist. Für die folgenden Eisenbahnarbeiten ist nur die „gewöhnliche Gefahr“ vorgesehen, und zwar: Tunnelbau XI, Ober- und Unterbau (Neubau) VIII, Werkstätten für Wagen und andere Fahrbetriebsmittel VI, Damfdrehscheiben-Betrieb VIII, Dampfkrahn-Betriebe und Dampfaufzüge IX, Heizhäuser VI, maschinelle Anlagen für elektrische Bahnen V und Wasserschöpfwerke (Dampfpumpen) V.

Ferner haben jene inländischen Eisenbahnunternehmungen, welche Mitglieder der „berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalten der Oesterreichischen Eisenbahnen“ sind und welche beabsichtigen, gemäss dem vorerwähnten Gesetze vom 12. Juli d. J., der auf ihren gesammten Betrieb ausgedehnten Versicherungspflicht auch bei der genannten Versicherungsanstalt zu entsprechen, die Anzeige hiervon an die Versicherungsanstalt direkt zu richten.

Der Nachtrag V zum gemeinsamen Tariftheil I der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen und die Enquete.

Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat diesen von der Direktorenkonferenz vorgelegten Nachtrag mit dem Beifügen genehmigt, dass derselbe erst nach erfolgter Genehmigung seitens des Königlich Ungarischen Handelsministeriums in Kraft zu treten habe. Dieser Nachtrag enthält: I. Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnen, für welche der Tariftheil I gültig ist. II. Aenderung, bezw. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement. III. Aenderung, bezw. Ergänzung der Anlage B zum § 50 des Betriebsreglements (entspricht § 41 des Vereins-Betriebsreglements). IV. Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der in der Anlage B I zum § 50 genannten, bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. V. Aenderung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände. VI. Aenderung, bezw. Ergänzung des Nebengebühren-Tarifes.

Durch die zu II. bemerkten Aenderungen bezw. Ergänzungen erscheinen 10 Anträge der Enquete durchgeführt, so insbesondere betreffend die Zulassung von Verfügungen gerichtet auf Weitersendung des Gutes über die Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation; ferner die Beschränkung der Einhebung des Frachtzuschlages bei Wagenüberlassungen auf das Dreifache des Frachtunterschiedes und die Frachtberechnung nach Spezialtarif 3 bei Rücksendung der abgeworfenen Ueberlast in die Versandstation, weiter die Spezifizirung bahnseitig verlangter Nachzahlungen, die Erweiterung der für die Lieferzeit-Reklamationen festgesetzten Präklusivfrist usw. Von den übrigen Anträgen der Eisenbahnenquete konnten mehrere aus dem Grunde noch nicht Aufnahme finden, weil die Zustimmung der Ungarischen Bahnen noch aussteht. Einige andere minder wichtige Enqueteanträge stehen derzeit noch bei den Bahnen in Berathung.

Von den anderweitigen Bestimmungen des Nachtrages V ist noch hervorzuheben: die Ausschliessung der a la rinfusa-Transporte (mit loser Schüttung) von der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, sowie die Bestimmungen bezüglich des Quittungsbuches.

Routenänderung bezüglich einer auf dem Transporte befindlichen Viehsendung.

Gemäss dem Ungarischen Gesetzartikel VII, 1888, betreffend die Regelung des Veterinärwesens, sind die Eisenbahnorgane verpflichtet, die Routenvorschreibung bei Thiertransporten unbedingt zu befolgen, indem für dieselben nur der Viehpass maassgebend ist. Der Ackerbauminister hat nun gestattet, dass, wenn der Aufgeber den schon auf dem Wege befindlichen Viehtransport von der ursprünglichen nach einer anderen Richtung dirigiren will, er den betreffenden Stationsvorstand um das Zurückhalten der Viehsendung ersuchen darf, damit ihm die Möglichkeit geboten werde, die Umschreibung der Routenvorschrift im Viehpasse bei der Behörde des Stationsortes erwirken zu können.

Bahneröffnungen.

a) Am 13. d. Mts. wurde die elektrische Lokalbahn in Gmunden dem öffentliche Verkehre übergeben. Die Bahn ist Eigenthum der Firma Stern & Hafferl in Wien und St. Wolfgang und hat vom Staatsbahnhofe bis zum Stadtplatze in Gmunden eine Schienenlänge von 2,6 km. Die Bahnhofanlage befindet sich fast in der Mitte der Bahnstrecke auf dem Plateau der Traunleithen, neben der zum Bahnhofe führenden Strasse. Die Wagen enthalten 24 Sitzplätze und sind durch 5 Glühlampen erleuchtet. Von allen bisher bestehenden elektrischen Bahnen hat die Gmundener Lokalbahn die stärkste Steigung: 9,5 auf 100.

b) Am 18. d. Mts. wurde die Lokalbahn Prziwos-Ostrau-Witkowitz für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Die Bahn dient dem Personen- und Frachtenverkehre, wobei auf die Arbeiterbeförderung besondere Rücksicht genommen wird. Zahlreiche Industrieetablissements und sonstige gewerbliche Anlagen sind durch Schleppgeleise mit der neuen Bahn verbunden. Die Bahn wurde von der Brünner Lokalbahngesellschaft erworben und von der Bau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien erbaut; letztere Unternehmung hat auch den Betrieb auf die Dauer von 10 Jahren vertragsmässig übernommen. Für den Bau der Lokalbahn Ostrau-Witkowitz wurden seitens der Brünner Lokalbahngesellschaft 3000 Aktien zu je 200 fl. ausgegeben, für welche die Nationalbank für Deutschland auf die Dauer von 5 Jahren eine Minimaldividende von 11 fl. garantirt hat, da die alten Aktien der Brünner Lokalbahngesellschaft seit Jahren eine Verzinsung von 11 fl. geniessen.

Elektrischer Betrieb auf einer Schleppbahn.

Auf Grund der anstandslosen Collaudirung wurde die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der bisher mit Zugthieren betriebenen Schleppbahn zwischen der Zipfer Brauerei und der Station Redl-Zipf der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg genehmigt.

Neuabgrenzung einer Betriebsstrecke.

Die Strecke Hatvan-Salgó-Tarján der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wurde mit Einschluss der Station Salgó-Tarján der Hauptlinie Budapest-Hatvan-Ruttka aus der bisherigen Zuständigkeit der Betriebsleitung in Miskolcz ausgeschieden und der Budapester rechtsufrigen Betriebsleitung unterstellt.

Namensänderungen von Stationen.

Der Name der auf der Strecke Marchegg-Budapest der Ungarischen Staatsbahnen gelegenen Station Esztergom-Nána wurde in „Parkány-Nána“ und der Name der auf derselben Strecke zwischen den Stationen Verócze und Nagy-Maros gelegenen Haltestelle Visegrád átkelés (Ueberfuhr nach der geschichtlichen Burgruine) in „Nagymaros-Visegrád“ abgeändert.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die auf der Kaschau-Oderberger Bahn gelegene Station Vágfalva (Waagdorf) ist nun für den Gesammtverkehr und die auf der im Betriebe vorgenannter Bahn stehenden Lokalbahn Szepes Béla-Podolin gelegene Haltestelle Busócz auch für den Frachtenverkehr in Wagenladungen erweitert worden.

Nothwendigkeit der Reklamation vor Einbringung einer Klage wegen zu viel gezahlter Frachtgebühren (Rechtsfall).

Irrthümlicherweise wurde von einer Firma seitens der Eisenbahn eine zu hohe Frachtgebühr eingehoben. Die Firma erhob ohne vorherige Geltendmachung ihrer Ansprüche bei der betreffenden Gesellschaft gegen diese die Klage. Das K. K. Bagatellgericht in Handelssachen in Wien verurtheilte die Bahn zur Zahlung des eingeklagten Betrages, die klagende Firma aber zur Tragung sämmtlicher Gerichtskosten, und zwar mit folgender Begründung. Da die beklagte Eisenbahngesellschaft den Anspruch der Firma als richtig anerkannt, so entfällt diesbezüglich jede weitere Begründung. Die Klägerin musste aber in die Kosten verurtheilt werden, weil die Klage — den Vorschriften der Prozessordnung gemäss — nicht zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nothwendig erschien, da die beklagte Gesellschaft nicht im Bewusstsein des Vorhandenseins des klägerischen Anspruches war. Das Gericht musste die Klage um so mehr als eine unnöthige betrachten, als die Gesellschaft sofort nach Zustellung der Klage sich zur Bezahlung des eingeklagten Betrages — jedoch ohne die Kosten — bereit erklärte. Endlich war die Reklamation vor Ein-

bringung der Klage nach den — obligatorischen — Zusatzbestimmungen VI zu § 61 des Betriebsreglements (entspricht dem § 50 des Vereins-Betriebsreglements) unumgänglich erforderlich. (Nr. 29 des „Ver.-Bl. f. E. u. Sch.")

Rückstellung von Frachtbriefen im Reklamationsverfahren und Kostenersatz (Schiedsspruch).

Ein Gewerbetreibender verklagte die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Rückstellung einer Anzahl von Frachtbriefen, bezw. eine dem entsprechende Geldleistung. Da die Gesellschaft inzwischen den grössten Theil der Frachtbriefe thatsächlich zurückgestellt hatte, beschränkte sich der Kläger bei der am 2. August d. J. stattgehabten Verhandlung des Schiedsgerichts für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsgesellschaften in Wien darauf, den Rückersatz der Klagekosten zu beanspruchen. Diese wurden ihm auch vom Schiedsgerichte mit Ausnahme der Vertretungskosten mit folgender Begründung zugesprochen. Die von der verklagten Gesellschaft aus dem Umstande gefolgerte Unzuständigkeit des Schiedsgerichts, dass es sich im vorliegenden Falle höchstens um eine dingliche Klage oder um eine solche aus einem Leihvertrage, keinesfalls aber um eine aus dem „Frachtgeschäfte" entspringende Streitigkeit handle (für welche allein das Schiedsgericht seinen Statuten gemäss zuständig ist), da das bezügliche Frachtgeschäft bereits abgewickelt war, ist unhaltbar; denn der ganze Rechtsstreit hätte nicht ohne den vorher abgeschlossenen — durch die bezahlten Frachtgebühren, sowie durch die Reklamirung der bezahlten Mehrgebühr nachgewiesenen — Frachtvertrag entstehen können. Für diese Rechtsstreitigkeiten ist das Schiedsgericht, sowie auch für andere Gegenstände und Leistungen, wenn der Kläger anstatt derselben eine Geldleistung von nicht mehr als 500 fl. anzunehmen erklärt, zuständig. Ausserdem behandelt § 73 des Betriebsreglements (entspricht dem § 64 des Vereins-Betriebsreglements) die Reklamationen, woraus gefolgert werden muss, dass das Reklamationsverfahren ein Theil des Frachtgeschäftes ist. Der ferneren Einwendung der mangelnden Aktivlegitimation, welche die Verklagte aus der Thatsache folgert, dass der Kläger in einem Schreiben an die Direktion der Gesellschaft den richtig befundenen Differenzbetrag an eine andere Firma liquidiren zu wollen erklärte, konnte deshalb nicht stattgegeben werden, weil das erwähnte Schreiben nur als eine Anweisung, an die betreffende Firma für Rechnung des Klägers zu zahlen, anzusehen sei, welche Anweisung jederzeit widerrufen werden konnte, was auch durch Androhung und Einbringung der Klage in evidenter Weise geschehen ist. Die schliessliche Einwendung der Beklagten, die Klage sei deshalb unnöthig gewesen, weil die Gesellschaft den grössten Theil der Frachtbriefe zurückgestellt habe, bevor sie noch zur Kenntniss der Klage gelangte, kann deshalb nicht berücksichtigt werden, weil der Kläger schon früher mit der Klage gedroht hatte und die Rückstellung erst nach Einbringung der Klage erfolgte. Aus allen diesen Gründen musste dem Begehren des Klägers auf Ersatz der schiedsgerichtlichen Kosten Folge gegeben werden. Nur die Vertretungskosten konnten ihm, als den Statuten zuwiderlaufend, nicht zugesprochen werden. (Nach Mittheilung des Vorsitzenden des Schiedsgerichtes, Herrn Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Wilhelm Lichtenstein.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die günstigen Aussichten für die Erweiterung des Lokalbahnnetzes haben eine Hausse in den Montanwerthen hervorgerufen; so notirt die Grazer Eisenindustrieaktie mit 200 fl. Nominal schon 673 und Rima-Muranyer, welche das Eisen für die Szekler Bahnen liefern soll, 265,50. Der noch andauernde viele Millionen verschlingende Hafenbrand in Fiume hat die Spekulation etwas herabgestimmt. Von den Eisenbahnaktien waren Buschtêhrader Bahn (Lit. A 1289, Lit. B 501) und Böhmische Nordbahn (285) sehr begehrt. Auch die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3220) erzielten eine Avance; die Aktien der übrigen Bahnen gestalteten sich mehr oder minder matt; so notiren Nordwestbahn 230,25, Elbethalbahn 266, Staatsbahn 353,70 und Südbahn 110. Der Chinesisch-Japanische Krieg hat den Silberpreis erhöht, wovon unsere Prioritäten einigermaassen profitirten.

Aus Frankreich.

Geldbeschaffung für die Neubauten der Südbahn.

Die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen haben der Kammer am 9. Juli d. J. folgenden Gesetzentwurf unterbreitet:

„Während der Vertagung der Kammern können ausser den für das Jahr 1894 bewilligten Geldern dem Minister der öffentlichen Arbeiten für Vorarbeiten und Bauten der vom Staate auszuführenden Eisenbahnen durch Verordnungen Mittel bis zur Höhe von 15 000 000 Frcs. bewilligt werden. Diese Verordnungen müssen der Kammer in den ersten 14 Tagen der nächsten Tagung zur Genehmigung unterbreitet werden. Zutreffendenfalls sind diese Mittel durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen, deren Verfallzeit das Jahr 1900 nicht übersteigen darf, zu beschaffen.

Der Zweck dieses Gesetzes ist nach dem „Journal des transports" folgender: Nach den Verträgen von 1883 werden die Baukosten der durch diese Verträge konzessionirten Linien grösstentheils vom Staate getragen. Die Beträge werden von den Gesellschaften vorgestreckt, die sie sich durch Ausgabe von Schuldverschreibungen verschaffen, während der Staat die Verzinsung und Tilgung der für seine Rechnung ausgegebenen Schuldverschreibungen bestreitet. Auf den meisten Netzen werden die Bauten mit Hilfe dieser Mittel durch die Konzessionsgesellschaften unter Aufsicht der Staatsingenieure ausgeführt. Bei dem Orléans- und Südbahnnetz führen dagegen die Gesellschaften nur den Oberbau der Linien aus, während der Unterbau direkt von den Staatsingenieuren hergestellt wird und die für diesen Zweck von den Gesellschaften gezahlten Summen als Beitrag zu Vorarbeiten und Bauten der vom Staate auszuführenden Eisenbahnen verrechnet werden.

Art. 69 des Finanzgesetzes vom 26. Juli 1893 hat den Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, unter den durch die Verträge von 1883 vorgesehenen Bedingungen im Jahre 1894 für 120 Millionen Bauten ausführen zu lassen, wobei die in Jahresbeträgen rückzahlbaren Vorschüsse vom Gesammtbetrag nicht mehr als 100 Millionen ausmachen dürfen. Gemäss den Voranschlägen, die bei Festsetzung dieser Ziffer zu Grunde gelegen haben, sind 15 948 690 Frcs. den Präfekten zur direkten Ausführung von Bauten auf den der Südbahn konzessionirten Linien zur Verfügung gestellt worden. Art. 11 des am 9. Juni 1883 mit der Südbahn geschlossenen Vertrages enthält nun eine Bestimmung, die sich in den mit den anderen Gesellschaften geschlossenen Verträgen nicht wieder findet und welche die Dauer, während deren die Vorschüsse von der Südbahn gemacht werden müssen, auf 10 Jahre von 1884 einschliesslich ab begrenzt. Da dieser Zeitraum am 1. Januar 1894 abgelaufen war, so musste ein besonderer Vertrag abgeschlossen werden, um die Ausführung des Gesetzes vom 26. Juli 1893 zu sichern, indem nämlich die Frist, während deren die Vorschüsse an den Staat zu machen waren, für das Jahr 1894 verlängert wurde. Dieser am 12. Juni 1893 abgeschlossene Vertrag musste von den Kammern und der Hauptversammlung bestätigt werden. Am 16. Januar d. J. der Kammer vorgelegt, wurde das genehmigende Gesetz erst am 18. Mai vom Senate angenommen, also zu spät, als dass der Vertrag noch der ordentlichen Hauptversammlung hätte unterbreitet werden können.

Die Berufung einer ausserordentlichen Hauptversammlung war also nothwendig; aber die seitdem vorgekommenen Ereignisse haben diese Berufung bisher verhindert. Zu diesem vorgerückten Zeitpunkt des Jahres ist die Möglichkeit, die Antheilhaber in genügender Zahl zu vereinigen, nicht wahrscheinlich; selbst wenn man annimmt, dass eine beschlussfähige Versammlung zustande kommt, so kann die Regierung nicht voraussehen, welche Beschlüsse diese fassen wird. Wenn nun aber der Vertrag nicht spätestens im Laufe des August bestätigt wird, so ist die Bezahlung der in der Ausführung begriffenen Arbeiten nicht mehr gesichert. Die Regierung hat diese Bauten nach den Beschlüssen der Kammern bisher durch die Mittel, die für Vorarbeiten und Bauten der vom Staate ausgeführten Eisenbahnen eingestellt sind, sowie aus verschiedenen Einnahmequellen fortsetzen lassen. Es müssen aber die erforderlichen Maassnahmen vorgesehen werden, um zutreffendenfalls die Unterbrechung der Zahlungen und die Schliessung der Arbeitsstätten zu vermeiden.

Betriebsvertrag für die Linie Amiens-Rouen.

Durch Verordnung vom 26. Juni 1857 wurde die Linie Amiens-Rouen der Nord- und Westbahn gemeinschaftlich mit der Maassgabe genehmigt, dass die Westbahn $1/3$ zu den Anlagekosten beizutragen und auf den gleichen Theil des Ertrages Anspruch haben solle, während die Nordbahn für Bau und Betrieb im ganzen zu sorgen hat. Diese Bestimmung ist bei Lieferung der Betriebsmittel und Ausstattung nicht genau beachtet worden; denn nach einem Betriebsvertrage vom 20. August 1874 übernimmt die Nordbahn den gesammten Betrag dieser Lieferung auf ihre Anlagekostenrechnung und wird für den der Westbahn zufallenden Antheil durch eine von letzterer gezahlte Pacht entschädigt. Der Rechnungs-Prüfungsausschuss hat mehrmals auf die Unregelmässigkeit dieses Verfahrens hingewiesen, aber da die Pacht fast den gleichen Betrag ausmacht wie die Lasten, die sich bei Einstellung der betreffenden Kosten in die Anlagekostenrechnung ergeben würden, eine derartige Verrechnung unter Vorbehalt einer späteren Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde gutgeheissen. Es wurde infolge dessen eine Untersuchung durch die Aufsichtsbeamten und den Landeseisenbahnrath angestellt. Inzwischen theilten

die beiden Gesellschaften mit, dass sie wegen Aenderung des ursprünglichen Vertrages in Unterhandlung ständen; diese Verhandlungen führten aber, abgesehen von einer durch Ministerialerlass vom 6. Dezember 1892 genehmigten Aenderung des Art. 4, betreffend den der Westbahn vorbehaltenen Verkehr, nicht zum Ziele und so blieb der ursprüngliche Vertrag der Prüfung des Eisenbahnrathes unterworfen.

Art. 1, betreffend die Vertheilung der Ausgaben für die Gemeinschaftsbahnhöfe, wurde aus dem Grunde bemängelt, weil die Miethe bezüglich der bis Ende 1873 gemachten Ausgaben nach einem Zinssatz von 5,45 %, bezüglich der späteren Ausgaben nach einem solchen von 6 % berechnet ist. Ein solcher Zinssatz war zur Zeit des Vertragsabschlusses gerechtfertigt, aber er ist mit den jetzigen Anleihebedingungen nicht in Uebereinstimmung. Der Satz der Miethe soll demnach alle 10 Jahre mit diesen Anleihebedingungen in Uebereinstimmung gebracht werden und diese Festsetzung auf die noch nicht endgültig abgerechneten Jahre zurückwirken.

Art. 2—7, betreffend Vertheilung des Verkehrs und Herstellung der Tarife, gaben zu keinem Einwand Anlass. Art. 8 und 9, betreffend die Pacht für die Lieferung der Betriebsmittel und Ausstattung, wurden zwar nicht dem Wortlaut, aber dem Geiste des Vertrages von 1857 gemäss gefunden und mit der Maassgabe genehmigt, dass der Satz der Pacht ebenfalls alle 10 Jahre einer Durchsicht unterzogen werde.

Schliesslich war der Landes-Eisenbahnrath der Ansicht, dass, wenn auch der Vertrag vom Jahre 1857 durch einfache Verordnung genehmigt werden konnte, weil damals die Eisenbahnkonzessionen zur Zuständigkeit der Regierung gehörten, jetzt zur Genehmigung der Abweichung nach Lage der Verfassung ein Gesetz erforderlich sei.

Aus Afrika.

Südafrikanische Republik.

Für die Niederländisch - Südafrikanische Eisenbahngesellschaft bot das Jahr 1893 zwar Schwierigkeiten mancher Art, aber es war gleichwohl ein aussergewöhnlich günstiges Jahr. Dies ist nicht allein darin begründet, dass der Betriebsgewinn und die sonstigen Einnahmen ausreichten, die gewährleistete Rente und den Gewinn ohne Inanspruchnahme der Staatsgewähr zu bestreiten, sondern auch durch den kräftigen Baufortschritt, durch die Befestigung und Ausbreitung des Betriebsnetzes sowie durch die Besserung der öffentlichen Meinung gegenüber der Gesellschaft. Bereits seit einiger Zeit hatte die Regierung den Wunsch zu erkennen gegeben, dass die Bestimmung in Art. 27 der Konzession von 1890, wonach die Regierung erst nach 20 Jahren zur Verstaatlichung der Bahn berechtigt sein soll, ein Stein des Anstosses war, dessen Wegräumung dringend gewünscht wurde. Die heftigen Angriffe seitens einflussreicher Personen, die berufen werden konnten, an die Spitze der Regierung zu treten, liessen es zwar der Gesellschaft wünschenswerth erscheinen, von ihren Rechten nichts aufzugeben, aber die Bestätigung des Staatspräsidenten Krüger in seiner Stellung und die grossen finanziellen Unterstützungen seitens der Republik, wodurch die baldige Vollendung der Bahn gesichert wurde, gaben der Gesellschaft volle Freiheit, an der Wegräumung der Aergerniss erregenden Bestimmung mitzuwirken. Die Gesellschaft schlug daher vor, die bezügliche Bestimmung derart zu ändern, dass die Regierung jederzeit zur Verstaatlichung berechtigt ist; macht sie indessen von diesem Rechte ausserhalb der ursprünglich festgestellten Fristen, deren früheste der 1. Januar 1915 ist, Gebrauch, so hat sie an die Antheilhaber eine Prämie zu zahlen, die 1 % des Nennbetrages der Antheilscheine für jedes Jahr beträgt, das die Verstaatlichung von den ursprünglichen Fristen entfernt liegt. Dafür verlangte aber die Gesellschaft ausserdem die Aufnahme einer Bestimmung in den Konzessionsvertrag der Witwatersrand-Strassenbahn, durch welche eine besondere Verstaatlichung der Strassenbahn unmöglich wird. Diese Aenderungen wurden vom Volksrath am 7. September 1893 und von der ausserordentlichen Hauptversammlung am 11. November 1893 genehmigt.

Die Bauleitung lag bisher in den Händen des Oberingenieurs W. Verwey Azn., dessen Dienstvertrag am 1. Mai 1893 endigte; infolge von Krankheit sah er sich aber schon am 17. April 1893 genöthigt, sein Amt niederzulegen und Pretoria zu verlassen, nachdem er 5 Jahre lang in Afrika ausgeharrt und alle Schwierigkeiten des Baubeginns zu überwinden gewusst hatte. An seine Stelle wurde M. E. H. Breuning, früher Abtheilungsingenieur der Gesellschaft, zum Oberingenieur ernannt und trat am 24. Mai 1893 sein Amt an. Am Schlusse des Berichtsjahres standen an Baubeamten unter seiner Leitung 6 Abtheilungsingenieure, 6 Ingenieure, 2 Aerzte, 1 Mechaniker, 1 Magazininspektor, 5 Oberaufseher, 1 technischer Beamter, 1 Büreauvorsteher, 1 Buchhalter, 39 Aufseher, 4 Magazinmeister oder Hilfs-Magazinmeister, 5 Zeichner und 12 Büreaubeamte. Die Südlinie (Pretoria-Valfluss) konnte, obwohl unvollendet, am 1. Januar 1893 in ihrer ganzen Ausdehnung in Gebrauch genommen werden; doch erforderte die Fertigstellung besonders der Gütereinrichtungen zu Johannesburg (Polizeikaserne), die erst am 20. November 1893 eröffnet wurden, noch viele Zeit. Ausserdem wurde durch eine grosse Ueberschwemmung am 10/11. Februar 1893 an drei Stellen südlich, östlich und nördlich von Elandsfontein der Damm unterspült und der Verkehr unterbrochen; am Schlusse des Jahres konnte indessen die Südlinie als vollendet angesehen werden. Auf der Ostlinie wurde der Bau sowohl von Osten als auch von Pretoria, dem westlichen Endpunkt aus, kräftig fortgesetzt; wenn die Arbeiten gleichwohl nicht mit der erwarteten Schnelligkeit fortschritten, so war der Mangel an farbigen Arbeitern die Ursache. Am 1. Juni 1893 wurde die Strecke von Nelspruit (116 km von der Grenze) bis Alkmaar (Kilometer 135) eröffnet, am 12. September wurde der Tunnel durch den Elandsberg durchgeschlagen und darauf am 20. November die Strecke bis Elandshoek (Kilometer 158), am 30. Dezember 1893 bis Nooit-Gedacht (Kilometer 187) und 20. Januar d. J. bis Waterval-Beneden (Kilometer 203) dem Betriebe übergeben. Jetzt ist nur noch eine Steigung am Falle des Elandspruit zu überwinden und die technischen Schwierigkeiten der Drachenberge liegen hinter den Ingenieuren, während die leichten Bauverhältnisse der Hochebene beginnen. Auf der Seite von Pretoria ist die Brücke über den Aapjesfluss mit anschliessendem Damm nach Ueberwindung einiger Schwierigkeiten, die seitens der anliegenden Besitzer erhoben wurden, vollendet. Die Aufnahmen für die Zweigbahn von Kaapmuiden nach Barberton waren nach vielen Hindernissen so weit bereit, dass am 13. Oktober 1893 mit dem Bau begonnen werden konnte. In letzter Zeit wurde der schnelle Fortschritt des Baues in Gefahr gebracht durch den Versuch von Besitzern, deren Land von der Eisenbahn durchschnitten wird, für meistens zweifelhafte oder geringe Schäden hohe Vergütungen zu erlangen. In anderen Fällen wurden grosse oder kleine Spekulationen unternommen, um hohe Enteignungssummen zu erhalten. Durch das entschlossene Auftreten der Regierung wurde indessen dieser Zweck nur selten erreicht.

Da die Regierung sich dem Andringen der Kolonie Natal nach dem Ausbau der Linie Charlestown-Johannesburg nicht entziehen konnte und der Volksrath deren Herstellung beschloss, so musste die Gesellschaft diesem Verlangen Rechnung tragen, obwohl die Theilung des Verkehrs unter drei nach ausländischen Häfen führenden Linien statt unter zwei den Reinertrag herabdrücken wird. Das Amtsblatt der Kolonie Natal vom 29. März d. J. veröffentlichte übrigens den Vertrag zwischen der Republik und der genannten Kolonie, durch welchen die letztere ermächtigt wird, die Bahn Charlestown-Johannesburg zu bauen, während die Republik ihr die erforderlichen Oberbaumaterialien zu liefern hat. Nach der ursprünglichen Konzession hat die Niederländisch - Südafrikanische Eisenbahngesellschaft ein Recht auf die Ertheilung der Konzession auch für diese Linie, die in der dem Jahresbericht der Gesellschaft beigefügten Karte bereits als Linie der Gesellschaft aufgeführt ist. Das genannte Amtsblatt hat ferner einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung einer Bahn von Dundee in Natal nach Vryheid in der Südafrikanischen Republik, veröffentlicht; dieser Entwurf ist den am 25. April d. J. zusammengetretenen Kammern von Natal vorgelegt worden.

Am 10. Mai 1893 traf die Gesellschaft ein Abkommen mit der Südafrikanischen Republik, nach dem diese sich verpflichtete, der Gesellschaft zur Vollendung der Ostlinie 24 000 000 fl. Holl. (2 000 000 £) vorzustrecken. Die Gesellschaft hat dafür eine Rente von 5,8 % zu bezahlen und, sobald die Ablösung der 1892 in London abgeschlossenen Staatsanleihe (Rothschildanleihe) beginnt, der Regierung die erforderlichen Gelder zu verschaffen, bis die ganze Summe von 24 Millionen Gulden zurückgezahlt ist. Am 8. August 1893 wurde das Geld zur Verfügung gestellt und die Gesellschaft zahlte davon zunächst einen Vorschuss von 7 217 734,97 fl. zurück. Zugleich kaufte die Regierung alle noch unbegebenen Antheilscheine. Ausserdem hat die Gesellschaft am 17. April d. J. von dem 4 % Anlehen von 15 000 000 fl., von dem ein Theilbetrag von 6 000 000 fl. begeben wurde, fernere 6 780 000 fl. zum Preise von 98,4 % bei den Bankhäusern der Gesellschaft in Amsterdam und Berlin zur Zeichnung auflegen lassen. Unter diesen Umständen wird die Gesellschaft künftig vom Geldmarkt unabhängig sein.

Der Betrieb stand den grössten Theil des Jahres unter Leitung des Betriebsdirektors (Chef der Exploitatie) C. W. Verloop, den die Gesellschaft am 12. Oktober 1893 durch den Tod verlor. Zu Ende des Jahres waren in leitenden Stellungen: C. L. Plate, Betriebsleiter der Ostlinie; J. F. L. van Hasselt und M. E. de Wildt, Assistenten des Betriebsdirektors; H. G. Dijkerman, Oberingenieur (Chef van Weg en Werken) der Südlinie; Chr. Uggla, Ober-Maschinenmeister (Chef van Tractie en Materieel) der Südlinie; G. J. van Stipriaan Luiscius, Ober-Güterverwalter (Chef van Mouvement en Handeszaken)

der Südlinie und F. J. L. Munscheid, Bergwerksingenieur. Im ganzen standen 789 Beamten und 2 237 Kaffern im Betriebsdienste der Gesellschaft; die Anzahl Bürger der Republik, die bei der Eisenbahn thätig sind, nimmt in erfreulichem Maasse zu. Mit welchen Schwierigkeiten die Gesellschaft zu kämpfen hatte, um sich ein brauchbares Beamtenheer heranzubilden, geht daraus hervor, dass von den abgegangenen Beamten nur 165 ehrenvoll, aber 155 nicht ehrenvoll entlassen wurden. Die von der Gesellschaft vorgeschlagene Ruhegehaltsordnung ist von der Regierung noch nicht genehmigt worden. Der Kranken- und Unterstützungskasse der Südlinie gehörten 640 männliche Mitglieder, 96 Frauen und 155 Kinder an, derjenigen für die Ostlinie 283 männliche Mitglieder, 6 Frauen und 3 Kinder.

Auf der Strassenbahn (Krugersdorp-Johannesburg = 32 km und Elandsfontein - Springs = 34 km) wurden 21 492 Reisende in I Klasse (gegen 10 296 in 1892), 182 139 (215 448) in II. Klasse, 69 563 (81 535) Farbige und 2 196 (1 433) Regierungsreisende, im ganzen also 275 390 (308 712) Personen befördert, ferner 169 543 (73 715) Pfd. Gepäck, 171 305 (50 107) Pfd. Packete, 5 249 825 (1 862 370) Pfd. Stückgut, 14 698 829 (16 974 053) Pfd. gewöhnliche Güter, 743 556 920 (571 819 839) Pfd. Massengüter, 116 (95) Stück Vieh und 24 (8) Fahrzeuge oder Leichen. Vereinnahmt wurden für Personen 29 469 (34 144) £, für Gepäck, Güter, Fahrzeuge und Vieh 139 356 (131 939) £ und aus sonstigen Quellen 1 669 (6 797) £, im ganzen also 141 024 (138 736) £. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 3 162 (3 820) £, für die Bahnunterhaltung und Bewachung 12 296 (14 239) £, für Zugförderung und Werkstättendienst 25 234 (27 315) £ und für den Betriebsdienst 19 133 (13 525) £, zusammen also 59 825 (58 899) £; es verblieb demnach ein Ueberschuss von 81 200 (79 837) £. Das Steinkohlenbergwerk Springs hatte eine Einnahme von 38 841 (31 174) £, eine Ausgabe von 34 569 (27 163) £ und einen Ueberschuss von 4 272 (4 011) £. Aus dem Betriebe der Eisenbahn und demjenigen des Kohlenbergwerks ergab sich demnach ein Gesammtüberschuss von 85 471 £; davon gingen ab 7 150 £ für Mitbenutzung der Südbahnstrecke Elandsfontein - Johannesburg und ferner 8 % der Roheinnahme = 14 389 £ für die Rücklagen der Strassenbahn, so dass 63 932 £ auf die allgemeine Betriebsrechnung übertragen werden konnten.

Auf der Südlinie wurden befördert 62 717 Reisende in I. und 249 065 in II. Klasse, 95 841 Farbige und 1 283 Regierungsreisende, im ganzen 408 906 Personen, ferner 1 010 692 Pfd. Gepäck, 1 367 598 Pfd. Packete, 3 464 430 Pfd. Stückgut, 193 739 567 Pfd. gewöhnliches Frachtgut, 510 325 830 Pfd. Massengüter, 63 067 Pferde oder Vieh und 768 Fahrzeuge oder Leichen. Vereinnahmt wurden für Personen 83 047 £, für Gepäck, Güter, Vieh usw. 293 917 £ und aus sonstigen Quellen 18 537 £, im ganzen also 312 455 £. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 6 861 £, für die Bahnunterhaltung und Bewachung 26 684 £, für Zugförderung und Werkstättendienst 54 762 £ und für den Betrieb 41 522 £, zusammen also 129 830 £; es verblieb demnach ein Ueberschuss von 182 625 £. Hiervon wurden aber 60 % des Frachtbetrages der Baugüter = 6 408 £ abgezogen und der Baurechnung gutgebracht, so dass sich der Ueberschuss auf 176 217 £ ermässigte.

Auf der Ostlinie wurden befördert 5 695 Reisende in I. Klasse (gegen 6 062 in 1892), 5 306 (4 792) in II. Klasse und 31 700 (19 666) Farbige, im ganzen also 42 701 (30 520) Personen, ferner 50 840 (54 002) Pfd. Gepäck, 19 (11) Hunde, 414 000 (430 445) Pfd. Packete, 94 820 100 (38 247 595) Pfd. gewöhnliches Frachtgut, 27 141 500 (5 861 900) Pfd. Massengüter, 164 (183) Pferde oder Vieh und 21 (8) Fahrzeuge oder Leichen. Die Einnahmen beliefen sich aus dem Personenverkehr auf 10 140 (7 489 £, aus dem Güter- usw. Verkehr auf 91 870 (39 549) £ und aus sonstigen Quellen einschliesslich Einfuhrzöllen auf 65 062 (21 373) £, im ganzen also auf 156 933 (60 923) £. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 9 066 (4 884) £, für die Bahnunterhaltung und Bewachung 23 016 (16 468) £, für Zugförderung und Werkstättendienst 17 915 (13 435) £, für den Betrieb 9 121 (6 452) £, für den Dienst zu Lourenço Marques 4 906 (1 891) £ und für die Zollerhebung 2 238 (1 317) £, im ganzen also 66 262 (44 447) £; es verblieb demnach ein Ueberschuss von 90 671 (16 476) £. Hiervon wurden aber 35 % des Frachtbetrages der Baugüter = 22 894 £ abgezogen und der Baurechnung gutgebracht, so dass sich der Ueberschuss auf 67 777 £ ermässigte.

Der Ueberschuss der Gesammtrechnung belief sich demnach von der Ostlinie auf 67 777 £, von der Südlinie auf 176 217 £, von der Strassenbahn auf 68 932 £; hierzu kamen noch 7 150 £ von der Strassenbahn für Mitbenutzung der Südbahnstrecke Elandsfontein-Johannesburg. Von der 315 076 £ betragenden Summe gingen aber ab 7 116 £ für Wagenmiethe, ferner 10 % der Roheinnahme der Ost- und Südlinie = 44 008 £ für die Rücklagen und endlich 2 308 £ Zinsen für schwebende Schulden. Es blieben also 261 644 £ verfügbar, die zu der von der Regierung gewährleisteten Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und Antheilscheine vollkommen ausreichten. Die Gesellschaft befindet sich also in der überaus günstigen Lage, trotz der Unvollständigkeit des Netzes das Kapital nicht nur für die im Betriebe, sondern auch für die im Bau befindlichen Linien aus den Erträgnissen des Betriebes ohne Inanspruchnahme der Zinsengewähr aufbringen zu können.

Bücherschau.

Eisenbahn - Schematismus für Oesterreich - Ungarn für 1894/95. Kommissionsverlag der Manz'schen Buchhandlung in Wien.

Der XX. Jahrgang dieses Schematismus gibt ein getreues Bild des Personalstandes der Oesterreichischen, Ungarischen und Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen. Derselbe bietet eine systematische Uebersicht der Funktionäre, der Regierungsbehörden, der Eisenbahnausschüsse der beiden Legislativen, des K. u. K. Eisenbahn- und Telegraphenregiments, des Staats-Eisenbahnraths usw. Sodann führt derselbe auf unter: A. die gemeinsamen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen; B. die Oesterreichischen Eisenbahnen; C. die Ungarischen Eisenbahnen; D. die Eisenbahnen im Okkupationsgebiete mit dem gesammten Personal der Verwaltungen, Direktionen und deren Abtheilungen, Bezirke und Stationen; E. die beiden Eisenbahn - Central - Abrechnungsbüreaus und F. die Tramways mit Pferde- und Lokomotivbetrieb. Der Anhang registrirt die Funktionäre des Eisenbahn-Schiedsgerichts, dann des Personals der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen und der Donau - Dampfschifffahrtsgesellschaft. Ein Namensverzeichniss schliesst das für alle Interessenten des Eisenbahnwesens unentbehrliche Nachschlagebuch, dessen Erträgniss wie bisher dem Oesterreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonds zugewendet wird. Die nicht genannten, aber den Kollegen wohlbekannten Herausgeber verdienen für diese selbstlose und mühevolle Arbeit den besten Dank.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Eröffnung der Theilstrecke Hagenow-Wittenburg i/M. der Neubaulinie Hagenow-Oldesloe. Die dem Betriebsamt Hamburg unterstellte Theilstrecke Hagenow-Wittenburg i/M. der Neubaulinie Hagenow-Oldesloe wird am 1. September d. J. für den Personen-, Gepäck- und Güter- etc. Verkehr dem Betriebe übergeben.

Die an dieser Bahnstrecke belegenen Bahnhöfe Hagenow (Stadt) und Wittenburg i/M., sowie die Haltestelle Bobzin sind für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung der im § 50 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter A bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) sind dieselben dagegen nicht geeignet, auch können Kesselwagen mit feuergefährlichen Flüssigkeiten an denselben nicht ent- oder beladen werden.

Die Strecke Hagenow-Wittenburg i/M. wird vorläufig als Nebeneisenbahn betrieben. Auf dieselbe finden die Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands — gültig vom 1. Januar 1893 — und der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung.

Die auf dieser Bahnstrecke verkehrenden Züge werden besonders veröffentlicht.

Mit dem oben erwähnten Tage treten für den Verkehr der genannten Stationen direkte Tarifsätze für die Personen- und Gepäckabfertigung im Lokalverkehr, ferner für die Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im diesseitigen Lokalverkehr, im Wechselverkehr mit den übrigen Königlich Preussischen Staatsbahnbezirken und mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie im Nord - Ostsee - Eisenbahnverbande in Kraft.

Inwieweit die Stationen dieser Neubaustrecke weiter mit direkten Tarifsätzen ausgerüstet werden, wird jedes Mal besonders bekannt gegeben.

Altona, den 9. August 1894. (1966)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg führt die an der Bahnstrecke Posen-Schneidemühl belegene Personen-Haltestelle Milcz-Hauland vom 1. September d. J. ab die Bezeichnung „Milsch“.

Berlin, den 23. August 1894. (1967)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Verkehrsunterbrechungen.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn. Das Hafengeleis von der Station Mirow nach dem Mirowbach wird wegen Umbaues desselben vom 1. September d. J. ab bis auf weiteres für den Verkehr gesperrt

Wesenberg, den 20. August 1894. (1968)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr) Theil IV Heft Nr. 2 Abtheilung B (Rindentarif) vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. September 1894 wird zu vorstehendem Tarif der I. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält Ausnahme-Frachtsätze für Borke, Lohe, Rinden, gemahlen oder sonst verkleinert, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Gleichzeitig hiermit gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Mai 1894 ausgegebenen Anhang zu vorstehendem Tarife (Kursdifferenzen enthaltend) zur Einführung.

Exemplare der beiden Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, im August 1894. (1969)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Berlin. Am 1. September 1894 erscheint zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Berlin der Nachtrag 6. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Altona und Berlin und ausserdem neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife eine Erweiterung des Ausnahmetarifs für Braunkohlenbrikets nach Schleswig-Holsteinischen Stationen sowie einen Ausnahmetarif für Holzzellstoff (Cellulose) von Oberleschen und Rosenau i/Schl. nach Hamburg und Altona zur überseeischen Ausfuhr. Der Ausnahmetarif 21 für Eisenvitriol von Stationen des Direktionsbezirks Berlin nach Hamburg und Altona gelangt mit dem 15. Oktober 1894 zur Aufhebung.

Berlin, den 18. August 1894. (1970MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Verband. Die Station Biblisheim der Reichsbahn ist zum 25. d. Mts. in den Ausnahmetarif 20 für Rohpetroleum aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 20. August 1894. (1971)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 15. Oktober d. J. tritt die im Hessisch-Württembergischen und die im Hessischen Ludwigsbahn-Hessischen Nebenbahn Vieh- etc. Tarif enthaltene Zusatzbestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung, betreffend das Zusammenladen von Gross- und Kleinvieh, ausser Kraft.

Mainz, den 20. August 1894. (1972)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Die in dem ab 1. Mai d. J. gültigen Pfälzisch-Hessischen Thier- etc. Tarif auf Seite 4 enthaltene Zusatzbestimmung zu § 44 Ziffer 1 findet ab 15. Oktober d. J. nur für den Verkehr von der Pfalz nach Hessen Anwendung.

Mainz, den 20. August 1894. (1973)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Niederländisch-Bayerischer Holzverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Stationen Allach, Fellheim, Mellrichstadt, Neuulm und Senden in den Bayerisch-Niederländischen Holz-Ausnahmetarif aufgenommen. Gleichzeitig werden die bestehenden Frachtsätze der Klasse b für Zevenaar im Verkehre mit Meiningen, Memmingen, Miesbach und Miltenberg um je 0,06 *M* für 100 kg ermässigt.

Näheren Aufschluss über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, den 14. August 1894. (1974)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. September d. J. treten die Nachträge VI zu Theil II a (Deutsche Schnittsätze) und XI zu Theil II b (Französische Schnittsätze) in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 16. August 1894. (1975)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Brölthaler Nachbar-Verkehr. Am 1. September d. J. wird die Station Soest des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in den Tarif für den Brölthaler Nachbar-Verkehr einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 21. August 1894. (1976)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 31. Oktober 1894 werden die Bestimmungen im Gütertarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Süddeutschen Verkehr

Theil I Seite 20 lit. c
„ II Heft 1 Seite 90 lit. c
„ II „ 2 „ 102 „ c
„ II „ 3 „ 75 „ c

betreffend die Erhebung von Standgeld für Reservoir- und Gefässwagen aufgehoben und werden von diesem Zeitpunkte an bei den Badischen Stationen die bezüglichen Gebühren nach Maassgabe des Deutschen Nebengebührentarifs erhoben.

Karlsruhe, den 20. August 1894. (1977)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 6 des Badisch-Hessischen Thier- etc. Verkehrs ist mit Gültigkeit vom 1. September l. J. der Nachtrag II erschienen. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Boxberg-Wölchingen und Wachenheim-Mölsheim sowie Ergänzungen des Haupttarifs. Exemplare des Nachtrags können durch Vermittelung der Verbandsstationen und bei unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 20. August 1894. (1978)
Namens des Verbands:
Generaldirektion.
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M.-Oberhessischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarif für vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft über dessen Inhalt ertheilen die Güterabfertigungen.

Giessen, den 22. August 1894. (1979)
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Die Station Wissingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover wird mit dem 1 September d. J. für den Versand von Eisenerz in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Die betheiligten Dienststellen geben Auskunft.

Köln, den 21. August 1894. (1980)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. September d. J. wird die Station Zetel der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen in die Staatsbahnverkehre Hannover-Oldenburg und Oldenburg-Altona und Erfurt einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 20. August 1894. (1981)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlen-Verkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. September d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die diesseitige Haltestelle Imiclin und kann von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 21. August 1894. (1982)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Oesterreich.) Ausgabe des Nachtrages I zum Seehafen-Ausnahmetarife Theil II Heft 2 und des Nachtrages I zum Anhange dieses Tarifes. Mit 15. September l. J. tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1894 gültigen Seehafen-Ausnahmetarife Theil II Heft 2 sowie der Nachtrag I zum Anhange dieses Tarifes in Kraft.

Der Tarifnachtrag enthält nebst Aenderungen bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen und des Kilometerzeigers, die Aufnahme der Station Wilhelmsburg der Königl. Eisenbahndirektion Altona in die Ausnahmetarife Nr. 1 bis 16 sowie theilweise geänderte Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle (Ausnahmetarif Nr. 12 a).

Der Nachtrag I zum Anhang enthält Kursdifferenzen zu den neuen Sätzen des Ausnahmetarifes Nr. 12 a, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Titelblattes und der auf Seite 2 des Anhanges enthaltenen Anmerkung.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 20. August 1894. (1983)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. IV.)

Nr. 16. Jahrgang 1894. Berlin, am 25. August 1894.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A G	13	1	—	Viehgatter —	—	1	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
2	A H C	613	1	Kiste	Wollwaaren —	90	2	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	beschr.: Lübeck.
3	A K	1/4	4	Säcke	leere Säcke —	134	3	Hamburg H.	"	beschr.: Hamburg.
4	A Z	51	1	Kiste	leer —	13,5	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen revision.
5	B B	29 31	2	Frucht-körbe	leer —	2	5	Hannover Nord	"	
6	C	38	1	Kiste	leer —	2,5	6	Bremen	"	b. Schuppen-revision.
7	D W S	1859/64	6	Kisten	Musikwaaren —	954	7	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
8	E S	—	1	Kiste	Stahl —	54	8	Hamburg H.	"	mit 2 Vorhängeschlössern versehen.
9	E W	13	1	Korb	Gepäck —	77	9	Wittenberg	K. E.-D. Erfurt	
10	F D B	164	1	Fass	leer —	30	10	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
11	*FDH*	7221	1	"	leer —	29	11	"	"	
12	F K	1/2	2	Stäbe	Stahl —	54	12	"	"	
13	G	3699	1	Kiste	leer —	23	13	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
14	G M	1	1	"	Borsten —	50	14	Mannheim C.	"	
15	G S	18	1	Korb	Obst —	4,5	15	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	beschr.: Verona Uva, für 1,70 *M.* verkauft.
16	G W	102	1	Kiste	leer —	19	16	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
17	G W	1806	1	"	leere Kisten —	9	17	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
18	H	1	1	Sack	Tuche —	13	18	Wehrden (Weser)	K. E.-D. Elberfeld	
19	H C	—	1	Kiste	? —	52,5	19	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
20	H H	—	1	Korb	leer —	1,5	20	Bremen	K. E.-D. Hannover	
21	H R	I/III	3	Geflügel-körbe	leer —	23	21	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
22	H U	1172	1	Kiste	leer —	11	22	Kiel	K. E.-D. Altona	D. Kähler, Tabaks-fabrikant, Kiel.
23	H Z G	233	1	"	Reibhölzer —	89,5	23	Bremerhaven (Zollinland)	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
24	H Z G	234	1	"	Reibhölzer —	88,5	24	"	"	b. Schuppen-revision.
25	J S R	4651	1	Packet in Papier	eichener, gelb-lackirter Aborts-deckel	2	25	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
26	L	778	1	Sack	Kaffee —	31	26	Burg	K. E.-D. Magdeburg	mit Etiquette Germania-Brunnen, Schwalheim, Station Bad Nauheim.
27	L W	103	1	Kiste	leere Krüge —	39	27	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
28	M B D W —	95 75 18,42 219	1	Rolle	Leinen —	97	28	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
29	M & C	5333	1	Kiste	leer —	3	29	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
30	R	—	1	—	Maschinentheil —	15	30	Ulm	Württemberg. Stsb.	
31	R oder B	233 9	1	Ballen	Haare —	196	31	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
32	S P	740	1	"	Papier —	73	32	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
33	T	—	1	—	Dachfenster —	23	33	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
34	W B	102	1	Weinfass	leer —	—	34	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
35	W P E K J	1393 124	1 1	Koffer Fass	? — ? —	73 78	35	Myslowitz	K. E.-D. Breslau	bezettelt: Hamburg 4./8.
36	W W S	6506/2	1	Kiste	Puppen und Spiel-waaren	188	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	in Sammelladung eingegangen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
37	J. Kopke Altenhagen	—	1	Pack	Wolle —	7	37	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	
38	Ferd. Kugelmann	—	1	Kiste	emaill. Theekessel —	8	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	Marks ohne	— —	1 7	Korb Körbe	saure Kirschen —	87	39	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
40	Gebr. Menko	1	1	—	Privatdecke —	40	40	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
41	H. J. Möller Leetzen	—	2	Milchkannen	leer —	13	41	Lübeck	Lübeck-Büchener	
42	Pilsen	22237	1	Bierfass	leer —	28	42	Hannover-Nord	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
43	Ratibor-Beuthen	48	1	brauner gebrauchter Karton	Kleidungsstücke —	5	43	Beuthen O. S.	K. E.-D. Breslau	
44	J. W. Reichelt	15397	1	Bierfass	leer —	19	44	Hannover-Nord	K. E.-D. Hannover	
45	Solingen-Nord	190	1	—	Gallerieständer —	14	45	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
46	Unionsbrauerei	14172	1	Bierfass	leer —	22	46	Northeim	K. E.-D. Hannover	
47	C. Woltwiesche Braunschweig	16316	1	„	leer —	15	47	Hannover-Nord	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
48	—	V	1	Pack	9 leere Körbe —	15	48	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
49	—	11 weiss	1	—	eisernes Rohr —	23	49	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
50	—	10/11 78/82	1 1	Kiste „	Tassen — Tassen —	11	50	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
51	—	15	1	Korb	Eisenwaaren —	39,5	51	Bremerhaven (Zollinland)	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision, beklebt: Mallmitz.
52	—	15	1	„	Eisenwaaren —	41,5	52	„	„	b. Schuppenrevision, beklebt: Marienhütte.
53	—	320	1	Pack	Brettchen —	11	53	Stade	„	
54	—	4311	1	Korbflasche	Schwefelsäure —	60	54	Munderkingen	Württemberg. Stsb.	
55	—	10180	1	—	Kohlensäurecylinder	29	55	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
56	weisser Strich	—	1	—	rundes gusseis. Fenster	3	56	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
57	R 187 2	13980	1	Harrass	Lampengläser —	106	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	in Sammelladung eingegangen.
58	F.St.C. 3083.	1604	1	„	Lampengläser —	99	58	„	„	in Sammelladung eingegangen.
59	G A H Z W K	32 36	2	Kisten	emaill. Blechgeschirr	262	59	„	„	
60	G. A. H E. R. W.	1113 1115/16 1119 1121/22 1124 1059/64	13	„	emaill. Blechgeschirr	827	60	„	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
61	—	—	1	—	Ausgussbecken zur Wasserabflussleitung	10	61	Soldau	K. E.-D. Bromberg	
62	—	—	1	Korb	Birnen —	58,5	62	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	
63	—	—	4	Stück	3 m lange Bretter —	—	63	Alt-Carbe	K. E.-D. Bromberg	
64	—	—	3	Cementtonnen	leer —	30	64	Bremerhaven (Zollinland)	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
65	—	—	1	Sack	14 neue, leere Exportsäcke	10	65	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
66	—	—	1	Stück	Façoneisen —	8	66	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
67	—	—	1	Fässchen	leer —	4	67	Opladen	„	
68	—	—	1	—	Fahrrad —	20	68	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
69	—	—	1	Pack	Fensterverschlüsse —	8	69	Lübeck	Lübeck-Büchener	
70	—	—	1	Bund	Flacheisen —	40	70	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
71	—	—	1	Ballen	Garn —	10,5	71	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
72	—	—	1	—	eiserner Hammer mit langem Stiel	7	72	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
73	—	—	1	—	roher Hammer —	2	73	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
74	—	—	1	brauner Handkoffer	? —	10,5	74	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
75	—	—	1	Kollo	6 gusseis. Herdringe (Verschlussdeckel)	—	75	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
76	—	—	4½	Paar	Holzschuhe (davon 3 Paar mit Lederbesatz)	—	76	Löhne	K. E.-D. Hannover	
77	—	—	3	Hühnerkäfige	leer —	—	77	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
78	—	—	1	braune Hutschachtel von Segeltuch mit Ledergriff	— —	—	78	Köln Gepäck-Abf.	Linksrh. Köln	
79	—	—	1	—	eis. Kette —	106	79	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	—	1	—	Kuppelstange —	—	80	Mayen	Linksrh. Köln	
81	—	—	2	—	Messinghülsen —	1,5	81	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
82	—	—	1	Stück	Messingstange —	1,5	82	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
83	—	—	1	Milchkanne	— —	3,5	83	Weinheim	Main-Neckarb.	
84	—	—	1	„	leer —	—	84	Kosel-Kandrzin	K. E.-D. Breslau	
85	—	—	1	Bund	Piassavabesen —	5	85	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
86	—	—	1	—	eiserne Platte, 1,15 m lang, 0,15 „ breit	15	86	Zerbst	K. E.-D. Erfurt	
87	—	—	1	Pulverhorn	leer —	0,5	87	Gera	„	
88	—	—	1	Strohballot	Pumpentheil —	12	88	Bretten	Württemberg. Stsb.	
89	—	—	1	—	runde eis. Puppe, Verzierung vom Pfeiler eines eis. Gitters	0,5	89	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
90	—	—	1	Rückentragkorb	mit 1 grauen Schürze	2,5	90	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
91	—	—	1	Bund	3 Stangen Rundeisen	22	91	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
92	—	—	1	—	Sackkarren —	44	92	Frankfurt a/M.	Main-Neckarb.	
93	—	—	1	—	gusseis. Säule (3,4 m lang)	314	93	Altona	K. E.-D. Altona	
94	—	—	1	—	kieferne Schaale —	9	94	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
95	—	—	4	—	eis. Schrauben mit Doppelmuttern	2	95	Marburg	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	1	—	eis. Schraubstock u. 1 eis. Klammer	28	96	Niederschelden	K. E.-D. Elberfeld	
97	—	—	1	Kollo in grauem Papier	2 Velocipedtritte —	0,5	97	Hagen	„	
98	—	—	1	—	gusseis. Verbindungsstück	8	98	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
99	—	—	1	—	Viehgitter —	—	99	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
100	—	—	2	Bund	geschälte Weidenruthen	9,5	100	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein grösseres Quantum kieferner Schwellen in Längen von vorwiegend 1,5 und 1,8 Metern zu Schmalspurbahn-Zwecken ist abzugeben.

Gefl. Anfragen unter Chiffre „S. G. 3672“ an die Expedition dieses Blattes erbeten.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Fortsetzung.)

5. Personen- und Güterverkehr.

Am 1. September d. J. tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Expressgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Gütern im Binnenverkehr vom 15. Juni 1893 der 1. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und sind Druckexemplare des Nachtrags bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Altena, den 20. August 1894. (1984)
Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.
Die Direktion.

6. Verdingungen.

Verdingung. Die Anfertigung und Lieferung von:
A. 354 Stück Personenwagen und
220 „ Gepäckwagen,
B. 1 444 „ Wagenradsätzen und
C. 2 772 „ Tragfedern und } für
2 835 „ Spiralfedern } Wagen
soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse Nr. 1 bis 10, Zimmer 92, zur Einsicht aus und können auch von uns gegen die gebührenfreie Einsendung von 8 ℳ für A, von 1 ℳ für B und von 1 ℳ für C bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Wagen bezw. Radsätzen oder Trag- und Spiralfedern“
versehen, zu dem auf
Dienstag, den 11. September d. J., Vormittags 10½ Uhr für die Wagen, Mittags 12 Uhr für die Radsätze und Mittags 12½ Uhr für die Trag- und Spiralfedern anberaumten Verdingungstermin an uns einzusenden

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 18. August 1894. (1985)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung gusseiserner Wasserleitungsrohre, Absperrschieber, Hydranten, Wascheinrichtungen usw. für die Wasserversorgung der neu zu erbauenden Hauptwerkstatt Salbke bei Magdeburg, sowie die Verlegung und Aufstellung derselben einschliesslich der Erdarbeiten sollen zusammen oder getrennt vergeben werden.

Angebote sind versiegelt und postfrei unter entsprechender Aufschrift bis zum 15. September d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Bedingungen und Zeichnungen sind gegen postfreie Einsendung von 1,25 ℳ von hier zu beziehen, auch liegen dieselben in dem Zimmer Nr. 57 unseres Dienstgebäudes zur Einsichtnahme aus. Zuschlagsfrist innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im August 1894. (1986)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 67. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. August 1894.

Inhalt:

Elektrische Strassenbahnen. (Fortsetzung aus Nr. 65.)
Radreifenbrüche im Rechnungsjahre 1891.
Vereinsmittheilungen:
- Neue Vereinsbahnstrecken.
- Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
- Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.
- Sonntagsruhe: Vermehrung der Güterwagen.
- Betriebsergebnisse im Juli d. J.
- Betriebseröffnungen.
- Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
- Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.

Preussische Staatseisenbahnen:
- Berechtigung der Eisenbahnbehörden zur zwangsweisen Durchführung der bei der eisenbahntechnischen Beaufsichtigung von Klein- usw. Bahnen getroffenen Anordnungen.
- Bau und Betrieb neuer Bahnlinien.

Württemb.: Tarifermässigungen zur Bekämpfung des landwirthschaftlichen Nothstandes
- Winterfahrplan.
- Hoyaer Strassenbahn.
- Verkehrsunterbrechungen.
- Fahrkarten nach entfernteren Stationen.
- Harzquerbahn.
- Projektirte Berliner elektrische Strassenbahnen.
- Nord-Ostseekanal.

Aus der Schweiz:
- Schweizerische Nordostbahn.
- Gotthardbahn.
- Arth-Rigibahn.
- Gürbethalbahn-Projekt.
- Verbandmaterial im Eisenbahnwesen.

Aus Frankreich:
- Betriebsvertrag für die Strecke Pontarlier-Schweizer Grenze.
- Neue Pyrenäenbahnen.

Aus Afrika:
- Portugiesisch-Westafrika.

Urtheile.
Personalnachrichten:
- Württemberg. Staatseisenbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Stationen.
2. Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.
3. Güterverkehr.
4. Personenverkehr.
5. Verdingungen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Elektrische Strassenbahnen.

(Fortsetzung aus Nr. 65.)

B. Die elektrischen Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung.

Das System der oberirdischen Stromzuführung wird durch die hier folgende Abbildung in schematischer Darstellung erläutert. Der Strom wird durch mechanische Arbeit, in der Regel die einer Dampfmaschine, in der Dynamomaschine *A* erzeugt. Von der positiven Bürste derselben geht der Strom in der Richtung der Pfeile in die oberirdische Leitung *B*, von welcher er durch die Kontaktrollen *C* abgenommen und den Motoren *D* zugeführt wird. Von diesen kehrt er durch die Schienen *F* zur negativen Bürste der Dynamomaschine zurück.

Zu einem Strassenbahn-Unternehmen mit elektrischem Betriebe gehören also als wesentliche Bestandtheile: 1. der Oberbau, 2. die Kraftstation, 3. die Stromleitungen, 4. die Fahrzeuge. Dieselben sollen im folgenden eingehender beschrieben werden.

1. Der Oberbau.

Der Oberbau der elektrischen Strassenbahnen ist demjenigen der Dampfbahnen entlehnt. In der Regel werden bei Neuanlagen die Schienen ohne Schwellen, jedoch auf einer besonderen Packlage unmittelbar in das Strassenpflaster verlegt. Die Schienen sind theils ein-, theils zweitheilig, fast ausschliesslich mit Rillen versehen und untereinander durch kräftige Laschenverschraubungen verbunden. In den Strassen der Städte findet in der Regel der auf den umstehenden Abbildungen dargestellte Rillenschienen-Oberbau Verwendung, auf Chausseen dagegen werden der Billigkeit halber häufig Vignolschienen, wie sie bei den Hauptbahnen üblich sind, benutzt. Der Oberbau gestaltet sich in diesem Falle genau so, wie derjenige der Eisenbahnen, nur dass er sowohl in den Schienen, als im Unterbau den geringeren Lasten entsprechend leichter konstruirt wird.

Weichen und Kreuzungen werden aus Schienen zusammengesetzt. Die Weichen erhalten der grösseren Fahrgeschwindigkeit und Beanspruchung wegen nicht, wie bei Pferdebahnen üblich, nur eine, sondern zwei Zungen. Werden die Weichen stets in derselben Richtung befahren, wie z. B. bei den Ausweichungen eingeleisiger Bahnen, so werden federnde Doppel-

zungen benutzt, wechselt dagegen die Fahrtrichtung, so wendet man stellbare Zungen an.

2. Die Kraftstation.

In der Kraftstation werden die Dampfkessel, Dampfmaschinen, Dynamomaschinen und alle sonstigen zur Erzeugung und Messung des elektrischen Stromes erforderlichen Einrichtungen aufgestellt.

Die Grösse der Kraftstation ist hauptsächlich abhängig von der Länge und den Steigungsverhältnissen der zu befahrenden Strecke, von der Anzahl der in bestimmter Zeit verkehrenden Wagen und von der Grösse bezw. dem Gewichte derselben. Werden den Motorwagen besondere, nur zur Aufnahme von Fahrgästen eingerichtete Anhängewagen ohne eigene Antriebsvorrichtung beigegeben, so muss auch dies natürlich bei der Berechnung der Kraftstation in entsprechender Weise berücksichtigt werden.

Zur Erzeugung des zum Betriebe der Dampfmaschinen erforderlichen Dampfes sind bei den elektrischen Strassenbahnen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft sehr vortheilhaft, besonders für grössere Anlagen, Wasserröhren-Kessel angewendet worden. Diese Art Kessel eignet sich am besten für den Betrieb der Strassenbahnen, weil derselbe jeden Morgen neu aufgenommen wird, nachdem er die Nacht über geruht hat, die Wasserröhren-Kessel aber schon kurze Zeit nach dem Anheizen infolge ihrer eigenthümlichen Bauart den erforderlichen Dampf hergeben. Die Kessel werden wie bei allen ähnlichen Anlagen wegen des beim Anheizen unvermeidlichen Staubes getrennt von dem Maschinenraume aufgestellt, in welchem die Dampfmaschinen, die Dynamomaschinen und das Schaltbrett untergebracht sind.

Die Dampfmaschinen sind bei den Ausführungen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in der Regel Verbundmaschinen. Wegen des starken Wechsels in der Belastung, der beim Strassenbahnbetriebe unvermeidlich ist, müssen die Maschinen in Bezug auf Solidität und Regulirbarkeit den höchsten Ansprüchen genügen. Besonders bewährt hat sich eine Anordnung mit liegendem Hochdruck- und stehendem Niederdruckcylinder. Die Maschine nimmt sehr wenig Raum

Dynamomaschine Modell G. 600 für 72 000 Volt-Ampère.

in Anspruch und ist trotzdem sehr zugänglich. Die Dampfmaschinen können mit den Dynamos entweder direkt gekuppelt sein oder dieselben durch Riemen in Bewegung setzen. Welche von den beiden Anordnungen vorzuziehen ist, richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen und muss in jedem einzelnen Falle geprüft werden.

Die zur Erzeugung des elektrischen Stromes verwendeten Dynamomaschinen arbeiten mit 500 Volt Klemmenspannung und haben Ringarmatur. Die Ankerwelle läuft in Lagern, die mit selbstthätiger Ringschmierung versehen sind. Das Magnetgestell ist mit der Grundplatte und den Lagern aus einem Stück gegossen. Die Magnetkerne, welche die Spulen tragen, sind ebenfalls radial an den äusseren Ring angegossen.

Um ein genaues Einstellen der Maschinenachsen und das Anspannen der Riemen zu ermöglichen, ruhen die Dynamos auf Gleitschienen und können auf diesen durch Stellschrauben verschoben werden. Die Konstruktion der Dynamos ist derartig getroffen, dass eine höhere als die vorgesehene Spannung niemals erzeugt werden kann. In diesem Umstande liegt eine grosse Sicherheit bezw. die Grundlage für die Ungefährlichkeit der Anwendung hochgespannten Stromes zum Bahnbetriebe.

Die in den meisten Kraftstationen für Bahnbetrieb aufgestellte Maschinentype ist auf S. 626 veranschaulicht. Von den Polen der Dynamomaschinen führen isolirte Kupferleitungen nach dem Schaltbrett, auf welchem alle Apparate zur Messung, Regulirung und Schaltung der Ströme in übersichtlicher Weise vereinigt sind.

Alle Apparate sind zur Erzielung einer guten Isolation auf feuersicheren Steinplatten angebracht, die in der Regel durch eiserne Rahmen getragen werden. Das Schaltbrett wird so aufgestellt, dass zwischen ihm und der Gebäudewand ein schmaler Gang verbleibt, von welchem aus die rückseitigen Verbindungen stets beobachtet werden können.

Nachdem die Maschinenströme Strommesser und selbstthätige Ausschalter passirt haben, werden dieselben den Sammelschienen zugeführt, von denen die einzelnen Vertheilungsleitungen des Strassenbahnnetzes abzweigen. Auch in diesen Leitungen befinden sich Ausschalter, Sicherungen und Strommesser, sowie Blitzschutzvorrichtungen.

Die Kraftstation wird zweckmässig in die Mitte des Strassenbahnnetzes gelegt, weil alsdann die beste Ausnutzung des elektrischen Stromes möglich ist und die Legung besonderer Zuleitungskabel vermieden bezw. auf das Mindestmaass erniedrigt wird. Mit der Kraftstation verbindet man am besten gleich die erforderlichen Wagenschuppen mit Reparaturwerkstatt, sowie die nöthigen Verwaltungs- und Wohngebäude. Bei grösseren Anlagen werden mehrere Wagenschuppen erforderlich, die man alsdann an die Enden der einzelnen Linien verlegt, damit früh Morgens bei Beginn des Betriebes von den Enden der Bahn aus gleichzeitig Wagen abgelassen werden können.

3. Die Stromleitungen.

Bei den Leitungen, welche zur Zuführung des elektrischen Stromes von der Dynamomaschine zu den Wagenmotoren und von diesen zur Dynamomaschine zurück dienen, kann man 3 Theile, nämlich die Speiseleitung, die Arbeitsleitung und die Rückleitung unterscheiden.

Die Zuleitung des Stromes vom Schaltbrett bis zu der über der Geleismitte gespannten Arbeitsleitung geschieht durch die Speiseleitungen. Dieselben werden je nach der Oertlichkeit oberirdisch oder unterirdisch verlegt und haben den Zweck, der Arbeitsleitung den Strom zuzuführen, wenn diese selbst zu lang ist, um ohne grösseren Spannungsverlust die Stromlieferung allein zu versehen. Man hat dadurch zugleich ein Mittel in der Hand, einen Theil der Bahn ausser Betrieb zu setzen, ohne dadurch den Verkehr auf den übrigen Strecken in Mitleidenschaft zu ziehen. Zu diesem Zwecke wird die Arbeitsleitung durch Unterbrechungsisolatoren in einzelne Abschnitte zerlegt und jeder derselben durch eine besondere Speiseleitung mit Strom versehen.

Die unterirdischen Speiseleitungen bestehen aus einem eisenbandarmirten Patentbleikabel, die oberirdischen aus isolirten Kupferseilen. Die Zuleitungen gehen bis an die Arbeitsleitung heran und werden mit dieser leitend verbunden.

Die Arbeitsleitung besteht bei den von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gebauten elektrischen Strassenbahnen aus Siliciumbronze-Draht, der mehr als die dreifache Festigkeit und annähernd dieselbe Leitungsfähigkeit besitzt, wie weicher Kupferdraht. Die Arbeitsleitung wird 5,5—6 m über Schienen-Oberkante in der Mitte über jedem Geleise angebracht und in Abständen von ungefähr 40 m an Spanndrähten vermittelst Isolatoren aufgehängt, welche verhindern, dass der Strom in die Spanndrähte übertritt. Ausserdem sind die letzteren nochmals in ihren seitlichen Aufhängepunkten isolirt, sodass ein Uebertreten des Stromes in die Erde und anliegende Häuser durch doppelte Isolation sicher verhütet wird.

Die Arbeitsleitung wird an den Isolatoren zwischen 2 Klemmbacken festgeklemmt. Die Befestigung der Isolatoren an den Spanndrähten erfolgt durch eigenthümliche Muffen mit innerem Klemmkegel, wodurch unschöne Drahtbindestellen oder unsichere Löthstellen ganz vermieden werden. Auch wird die Montage der Leitung und die Erhaltung ihres guten Aussehens dadurch wesentlich erleichtert.

Als Isolationsmaterial verwendet die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Stabilit, das hohen elektrischen Widerstand mit grosser mechanischer Festigkeit und Wetterbeständigkeit verbindet. Besondere Sorgfalt ist ausser auf Festigkeit der Isolatoren auf ihr gefälliges Aussehen und ihre leichte Montirbarkeit verwandt.

Die Arbeitsleitung muss in den einzelnen Punkten so aufgehängt sein, dass der Siliciumbronze-Draht an allen Stellen nach unten frei liegt, damit die Kontaktrolle denselben stets berühren und so den Strom den Wagenmotoren zuführen kann.

Der Uebergang von einem Geleis auf ein anderes geschieht vermittelst sogen. Luftweichen, die in die Arbeitsleitungen eingeschaltet sind und von Spanndrähten getragen werden. Die Luftweiche ist ein leichtes Metallstückchen, an dessen Enden die einzelnen Arbeitsleitungen befestigt sind, d. h. also auf der einen Seite 1, auf der anderen 2 bezw. 3 Drähte. Die Luftweiche selbst ist nach unten zur Führung der Rolle mit Wulsten versehen.

Liegt ein Geleis in einer Krümmung, so genügt eine Aufhängung der Arbeitsleitung von 40 zu 40 m nicht mehr, vielmehr ist eine Unterstützung derselben in kürzeren Abständen nöthig. Bei jedem Bogen verfolgt die Arbeitsleitung ein dem Bogen umschriebenes Polygon und wird in dieser Lage durch Spanndrähte gehalten, die an den Polygonecken angreifen.

Die Spanndrähte werden in engeren Strassen in der Regel durch mit geschmackvollen Rosetten versehene Haken an den Häusern befestigt. Die zur Befestigung dienenden Isolatoren sind in diesem Falle mit Schalldämpfern versehen, um das Geräusch der an der Arbeitsleitung entlang laufenden Kontaktrolle von den Häusern abzuhalten.

In breiteren Strassen werden besondere Maste aufgestellt, welche zum Tragen der Abspannung dienen. Diese Maste werden als Rund- oder Gittermaste aus Eisen oder auch aus Holz hergestellt und zu beiden Seiten der Strasse, wie dies die 1. Abbildung auf S. 628 veranschaulicht, aufgestellt, wenn sich die Fahrbahn in der Mitte derselben befindet. Liegt die Fahrbahn dagegen seitlich in geringer Entfernung von der Bordschwelle, so wird gewöhnlich 1 Mast mit Ausleger aufge-

stellt, an welchem die Arbeitsleitung unmittelbar durch einen Isolator befestigt wird, wie die links untenstehende Abbildung zeigt. Die Maste werden auf dem Bürgersteig nahe an der Bordschwelle (ebenso wie z. B. Gaslaternen) errichtet und können behufs Beleuchtung der Strasse gleichzeitig zur Aufhängung elektrischer Lampen benutzt werden.

Bei zweigeleisigen Strecken wendet man bisweilen auch Maste mit doppeltem Ausleger an, wie dies die rechts untenstehende Abbildung zeigt, und stellt dieselben dann zwischen den Geleisen auf.

Ganz besonders verdient hervorgehoben zu werden, dass alle Theile der oberirdischen Stromzuführungs - Anlage bei höchster Isolationsfähigkeit leicht und gefällig und doch äusserst solide ausgeführt sind und infolge dessen die ganze Anlage weniger ins Auge fällt, als es bei sonstigen Ausführungen der Fall ist.

Um die Arbeitsleitung jeder Zeit schnell und leicht nachsehen und ausbessern zu können, sind besondere Montagewagen konstruirt worden, welche auf den Schienen bewegt werden können und im wesentlichen aus einem Unterbau und einem Leiteraufsatz bestehen. Diese Wagen haben eine Höhe von über 5 m, sodass man zu allen Theilen der Arbeitsleitung bequem gelangen und erforderlich werdende Ausbesserungen derselben ausführen kann.

Zur Rückleitung des Stromes von den Wagenmotoren zur Dynamomaschine werden die Schienen benutzt. Zur Erhöhung der Leitungsfähigkeit werden dieselben an den Stössen ausser durch Laschen durch aufgenietete Metalldrähte verbunden. Nur wenn der Querschnitt nicht gross genug ist, wird eine besondere metallische Rückleitung dem Geleise entlang verlegt und mit diesem in gewissen Abständen durch Querdrähte verbunden.

(Schluss folgt.)

Radreifenbrüche im Rechnungsjahre 1891.

Zu der von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen soeben herausgegebenen Radreifenbruch-Statistik, umfassend Brüche und Anbrüche von Radreifen und Vollrädern für das Rechnungsjahr 1891, sind von 83 Bahnverwaltungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Radreifen und Vollräder, bezw. über die an denselben vorgekommenen Brüche und Anbrüche Aufschreibungen geliefert worden.

In dem Berichtsjahre betrug die Gesammtzahl der an den sämmtlichen Betriebsmitteln vorhandenen Radreifen und Vollräder 2 336 137 (gegen 2 337 083 im Vorjahre) und die Zahl der entdeckten Brüche 2 770 (5 970) und der Anbrüche 5 234 (4 085), bezw. der Schäden überhaupt 8 004 (10 055), d. i. in Hundertheilen des Bestandes 0,34 (0,43).

Zur Aufschreibung gelangten an 1 975 750 (1 963 459) Radreifen (für sämmtliche Betriebsmittel) 2 684 (5 872) Brüche und 2 408 (3 240) Anbrüche bezw. Schäden überhaupt 5 092 (9 112), d. i. 0,26 % des Bestandes; hiervon entfallen auf: 1. 146 062 (140 185) Lokomotiv-Radreifen 206 (375) Brüche und 158 (226) Anbrüche, zusammen 364 (601) Schäden oder 0,25 (0,43) % des Bestandes; 2. 108 268 (103 460) Tender-Radreifen 251 (452) Brüche und 261 (343) Anbrüche, zusammen 512 (795) Schäden oder 0,47 (0,76) % des Bestandes und 3. 1 721 420 (1 719 814) Wagen-Radreifen 2 227 (5 045) Brüche und 1 989 (2 671) Anbrüche, zusammen 4 216 (7 716) Schäden oder 0,24 (0,45) % des Bestandes. Nach Vereinsgebieten geordnet entfallen auf: A. Deutsche Eisenbahnen 1 254 892 (1 208 207) Wagen-Radreifen mit 1 069 (3 389) Brüchen und 1 126 (1 709) Anbrüchen, zusammen 2 195 (5 098) Schäden = 0,17 (0,42) % des Bestandes. B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen 316 304 (370 647) Wagen-Radreifen mit 913 (1 324) und 728 (842) Anbrüchen, zusammen 1 641 (2 166) Schäden = 0,52 (0,58) % des Bestandes. C. Andere Vereinsbahnen 150 224 (140 960) Wagen-Radreifen mit 245 (332) Brüchen und 135 (120) Anbrüchen, zusammen 380 (452) Schäden = 0,25 (0,32) % des Bestandes.

In dem Berichtsjahre wurden an den vorhandenen 360 387 (373 624) Vollrädern 86 (98) Brüche und 2 826 (845) Anbrüche, zusammen 2 912 (943) Schäden = 0,81 (0,25) % des Bestandes entdeckt; hiervon entfallen auf: 1. 112 Lokomotiv-Vollräder 1 (1) Bruch und 0 (1) Anbruch, zusammen 1 (2) Schäden = 0,89 (1,45) % des Bestandes und 2. 360 239 (373 450) Wagen-Vollräder 85 (97) Brüche und 2 826 (844) Anbrüche, zusammen 2 911 (941) Schäden = 0,81 (0,25) % des Bestandes, während an den Vollrädern der Tender Brüche oder Anbrüche nicht zur Aufschreibung gelangten. Nach Vereinsgebieten geordnet entfallen auf: A. Deutsche Eisenbahnen 182 491 (185 663) Wagen-Vollräder mit 23 (20) Brüchen und 351 (397) Anbrüchen, zusammen 374 (417) Schäden = 0,20 (0,22) % des Bestandes. B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen 173 985 (182 837) Wagen-Vollräder mit 57 (59) Brüchen und 2 384 (399) Anbrüchen, zusammen 2 441 (458) Schäden = 1,40 (0,25) % des Bestandes. C. Andere Vereinsbahnen 3 763 (4 950) Wagen-Vollräder mit 5 (18) Brüchen und 91 (48) Anbrüchen, zusammen 96 (66) Schäden = 2,55 (1,33) % des Bestandes.

Die eigenen Betriebsmittel der sämmtlichen Vereinsbahnen haben geleistet im eigenen und fremden Betriebe 15 538 543 132 [*24 755 907 408*]*) Achskm (gegen 13 270 588 756 [*22 114 277 006*] Achskm im Vorjahre); hiervon entfallen auf: 1. Lokomotiven 2 957 342 018 (1 828 915 359) Achskm, 2. Tender 2 331 864 031 (1 396 650 259) Achskm und 3. Wagen 10 249 337 083 [*19 466 701 359*] Achskm, (gegen 10 045 023 038 [*18 888 711 288*] Achskilometer im Vorjahre). Im Berichtsjahre sind zusammen 6 500 [*8 217*] eigene Radreifen und Vollräder (gegen 5 673 [*9 944*] im Vorjahre) im eigenen und fremden Betriebe schadhaft geworden, die sich wie folgt vertheilen: 1. Lokomotiven 365 (603), 2. Tender 512 (795) und 3. Wagen 5 623 [*7 340*] bezw. im Vorjahr 4 275 [*8 546*].

Nach Vereinsgebieten geordnet, entfallen von den von eigenen Wagen im eigenen und fremden Betriebe geleisteten Achskilometern auf: A. Deutsche Eisenbahnen 3 792 361 750 [*13 609 726 026*] Achskm mit 852 [*2 569*] schadhaft gewordenen Radreifen und Vollrädern (gegen 3 585 722 861 [*12 429 411 111*] Achskilometer mit 1 179 [*5 450*] schadhaft gewordenen Radreifen und Vollrädern im Vorjahre). B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen 5 244 142 926 (5 362 443 729) Achskm mit 4 295 (2 578) schadhaft gewordenen eigenen Radreifen und Vollräder. C. Andere Vereinsbahnen 1 212 832 407 (1 096 856 448) Achskm mit 518 (476) schadhaft gewordenen eigenen Radreifen und Vollrädern.

Im Berichtsjahre sind verursacht a) durch Schäden an Radreifen 42 Entgleisungen und 205 Verspätungen, b) durch Schäden an Vollrädern 17 Entgleisungen und 9 Verspätungen.

Von sämmtlichen im Rechnungsjahre vorgekommenen Entgleisungen sind auf Brüche zurückzuführen a) bei Radreifen 3,6 %, b) bei Vollrädern 1,4 %, während die vorgekommenen Schäden Betriebsstörungen veranlasst haben, und zwar a) bei Radreifen 4,7 % und b) bei Vollrädern 9,9 %.

---

*) Bezüglich des Verkehres und der Leistungen der Güterwagen besteht seitens der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen eine Auffassung zu Recht, welche von der der übrigen Verwaltungen grundsätzlich verschieden ist. Es werden nämlich Leistungen von Güterwagen, wenn diese in einem anderen Direktionsbezirke verkehren, als in dem, nach welchem sie angeschrieben sind, von der die Wagen verwendenden Königlichen Eisenbahndirektion zu den Leistungen von eigenen Betriebsmitteln im eigenen Betriebe gerechnet, Schäden an Radreifen und Vollrädern jedoch rücksichtlich der Eigenthumsmerkmale ausgewiesen.

Infolge dessen würden, bei Berücksichtigung der Angaben der genannten Direktionen, die Zahlen, welche angeben, in welchem Verhältnisse zu den ausgewiesenen Leistungen Radreifen und Vollräder schadhaft geworden sind, beträchtlich beeinflusst werden zu Gunsten des Materiales und des Verkehres der Deutschen Eisenbahnen und zu Ungunsten aller anderen Vereinsbahnen.

Aus den genannten Gründen wurden, um richtigere Verhältnisszahlen zu gewinnen, die betreffenden Summen und Durchschnittszahlen sowohl ohne Berücksichtigung der Angaben der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen, als auch mit Berücksichtigung dieser Angaben (die letzteren haben wir zur besseren Unterscheidung in Kursivschrift zur Darstellung gebracht. Die Red.) gebildet.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 74,93 km lange Strecke Nakel-Konitz der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2425 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Eisern-Siegener Eisenbahn auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in ihrem Verkehr mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 2550 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der „Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen“ durch Aufnahme von Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen der Wagenabmessungen mit Rücksicht auf das Durchfahren von Bahnkrümmungen mit kleinem Halbmesser (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 2562 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 2569 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 2613 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 2617 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1890 bis dahin 1891 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 27. und 28. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auf Grund einer dem Reichs-Eisenbahnamt vom Bundesrath ertheilten Ermächtigung wird gestattet, dass in Abweichung von den Festsetzungen unter XXXII Ziffer 3 der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ungesalzene frische Häute bei Aufgabe in Einzelsendungen im bevorstehenden Winter während der Monate November,

Dezember, Januar und Februar versuchsweise unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen werden:

„Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute müssen in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starkem Gewebe verpackt und diese derart mit Karbolsäure angefeuchtet sein, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar wird.“

Die Bestimmungen unter XXXII Ziffer 1, Ziffer 3 letzter Satz, Ziffer 6, 7 und 8 der Anlage B zur Verkehrsordnung finden auf ungesalzene frische Häute in Einzelsendungen auch bei Beachtung obiger Verpackungsvorschriften nach wie vor Anwendung.

Sonntagsruhe: Vermehrung der Güterwagen.

Im Januar 1892 wurde auf Grund eines Ministerialerlasses ein Ausschuss eingesetzt, dem die Aufgabe gestellt wurde, zu ermitteln, unter welchen Voraussetzungen es angängig und durchführbar sein würde, im Interesse der Sonntagsruhe eine vollständige Einstellung des Güterverkehrs an Sonn- und Festtagen eintreten zu lassen.

Der Ausschuss ist zu folgenden Ergebnissen gekommen: Es erhalten nach Durchführung der in Rede stehenden Maassregel im Güter- und Bahnbewachungsdienste Ruhe 52 278 Personen, mehr als bisher 25 239. An Löhnen ohne Gegenleistung erwachsen 2 309 390 *M.* Hierzu treten an einmaligen Ausgaben für Erbauung von Dienstwohnungen, für Neubeschaffung von Lokomotiven 1 848 192 *M.*, an dauernden Ausgaben für Mehrbedarf an Personal, Unterhaltung von Dienstwohnungen, Lokomotivständen und Lokomotiven 849 688 *M.* Ferner ist zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Wagenparks eine entsprechende Vermehrung der Güterwagen erforderlich. An offenen (Kohlen- und Koks-) Wagen müssen neubeschafft werden rund 10 300 Wagen, was die Aufwendung eines Kapitals von 26 265 000 *M.* erheischt. Dazu treten weiterhin die Kosten für Herstellung von Geleisen usw. zur Aufstellung der neu zu beschaffenden Wagen in Zeiten schwächeren Verkehrs, welche überschläglich 2 060 000 *M.* betragen. Die Zahl der bedeckten Güterwagen muss um 4 200 Stück vermehrt werden, was ein Kostenerforderniss von 12 600 000 *M.* ergibt. Weiter sind noch für etwa 2 000 Wagen Aufstellungsgeleise mit einem Kostenaufwande von 400 000 *M.* in Ansatz zu bringen. Des Ferneren wird eine Vermehrung der Spezialwagen um 120 Stück nöthig; das dürfte den Betrag von 672 000 *M.* erfordern. Der Mehrbedarf an Kalkwagen endlich wird auf 170 Wagen zu beziffern sein; die dafür entstehenden Kosten werden auf 484 500 *M.* veranschlagt. Ausser den durch die Neubeschaffung von Güterwagen entstehenden Aufwendungen erwachsen weiterhin infolge der Sonntagsruhe noch für die Benutzung fremder Wagen Mehrausgaben an Wagenmiethen, die sich jährlich auf rund 133 000 *M.* belaufen werden.

Betriebsergebnisse im Monat Juli d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. ergibt für die 68 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 268,59 km, folgendes: Im Monat Juli d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 40 578 376 *M.* oder 1 975 694 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 081 *M.* oder 3,35 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 69 035 088 *M.* oder 999 823 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 809 *M.* oder 0,22 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juli d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 108 832 545 *M.* oder 1 491 106 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3 550 *M.* oder 0,25 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 234 035 861 *M.* oder 7 122 201 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 503 *M.* oder 1,52 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 38 757 301 *M.* oder 2 101 645 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 684 *M.* oder 4,37 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 68 887 788 *M.* oder 1 264 068 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 988 *M.* oder 0,54 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. Juli d. J. die Strecken Swinemünde-Heringsdorf 7,71 km (Königliche Eisenbahndirektion in Berlin) und Kulmsee-Schönsee 20,37 km (Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg); am 4. Juli d. J. die Strecke Reinsdorf b. A.-Frankenhausen am Kyffhäuser 14,20 km (Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt).

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. Oktober d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Bromberg zu unterstellende, 74,93 km lange Nebenbahnstrecke Nakel-Konitz mit den Zwischenstationen Ambach (Haltestelle), Mrotschen (Bahnhof), Witoslaw (Haltestelle), Raygrod (Haltepunkt), Waldungen, Vandsburg und Hohenfelde (Haltestellen), Zempelburg (Bahnhof), Camin und Görsdorf (Haltestellen) dem Betriebe übergeben werden.

Die an der Strecke belegenen Stationen — mit Ausnahme des Personenhaltepunkts Raygrod — dienen dem Gesammtverkehr.

Die Entfernungen betragen ab Bahnhof Nakel: Ambach 7,35 km, Mrotschen 11,18 km, Witoslaw 18,06 km, Raygrod 21,94 km, Waldungen 28,29 km, Vandsburg 35,11 km, Hohenfelde 40,68 km, Zempelburg 48,68 km, Camin 56,05 km, Görsdorf 64,99 km und Konitz 74,93 km.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 15. September d. J. wird der Personenhaltepunkt Conradswalde für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Fahrzeuge können daselbst nicht angenommen oder ausgeliefert werden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Zwischen den Stationen Göttingen und Obernjesa ist die Haltestelle Rosdorf neu errichtet worden. Dieselbe ist bestimmt für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern in Wagenladungen. Der Personen- und Gepäckverkehr erstreckt sich nur auf die Nachbarstationen und wird am 1. Oktober d. J., dagegen der Güterverkehr auf die Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, und wird am 10. September d. J. eröffnet.

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Niederwalgern-Weidenhausen gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Lohra wird am 1. September d. J. auch für den Eil- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen ist vorläufig ausgeschlossen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die Stationen Bremen-Neustadt und Neuenkoop sind auch zur Abfertigung des mit Personen- und Eilgüterzügen zur Beförderung gelangenden Frachtguts zugelassen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. September d. J. wird die an der schmalspurigen Eisenbahn Döbeln-Mügeln-Oschatz gelegene Verkehrsstelle Lüttnitz nach Maassgabe der reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen der Schmalspurbahnen für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet werden.

Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.

Werrabahn. Vom 1. September d. J. ab können Fahrzeuge, deren Ver- bezw. Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, in der Station Lauscha wieder abgefertigt werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Berechtigung der Eisenbahnbehörden zur zwangsweisen Durchführung der bei der eisenbahntechnischen Beaufsichtigung von Klein- und Privatanschlussbahnen getroffenen Anordnungen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 8. d. Mts. an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

Zur Beseitigung von Zweifeln über die Berechtigung der Eisenbahnbehörden zur zwangsweisen Durchführung der bei der eisenbahntechnischen Beaufsichtigung von Klein- und Privatanschlussbahnen getroffenen Anordnungen weise ich darauf hin, dass zufolge eines allgemeinen Grundsatzes des Preussischen Staatsrechts eine jede Behörde, welche in Ausübung eines Staatshoheitsrechts rechtsverbindliche Entscheidungen und Verfügungen zu treffen hat, in der Regel auch ermächtigt ist, zur Durchführung dieser Anordnungen die gesetzlich statthaften Zwangsmittel anzuwenden. Dieser Grundsatz gilt auch für die Ausübung der durch das Gesetz vom 28. Juli 1892 eingeführten eisenbahntechnischen Aufsicht über Klein- und Privatanschlussbahnen. Die in dieser Hinsicht maassgebende Regelung ist enthalten in der Geschäftsinstruktion für die Regierungen vom 23. Oktober 1817 (§ 11)

bezw. der Verordnung vom 26. Dezember 1808 (§§ 34 ff.), sowie in den den Vorschriften dieser Verordnung entsprechenden Bestimmungen des Rheinischen Ressortreglements vom 20. Juli 1818.

Da alle diese Vorschriften eine Regelung des gesammten Gebiets der damaligen inneren Verwaltung bezweckten und demgemäss in ihren allgemeinen Bestimmungen, insbesondere auch in den Vorschriften über die administrative Zwangsvollziehung der Verwaltungsanordnungen allgemein gültige Normen für die Handhabung der gesammten inneren Verwaltung aufzustellen beabsichtigten, so müssen dieselben in Ermangelung einer anderweiten besonderen Regelung auch für die Ausübung staatshoheitlicher Rechte durch Behörden der Eisenbahnverwaltung gelten, wie dies auch in dem Erkenntnisse des Königlichen Gerichtshofs zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte vom 3. Januar 1857 (Justizministerialblatt 1857 S. 251) ausdrücklich als zutreffend anerkannt worden ist. (Vergl. auch Rönne: Das Staatsrecht der Preussischen Monarchie. IV. Auflage, Band I, § 100, S. 438.)

Für die Vollstreckung ist die Verordnung, betreffend das Verwaltungszwangsverfahren wegen Beitreibung von Geldbeträgen vom 7. September 1879 (G.-S. S. 591) maassgebend.

Die mit der Wahrnehmung der eisenbahntechnischen Aufsicht betrauten Betriebsämter haben jedoch vor Vollziehung von Zwangsmaassregeln der vorgesetzten Königlichen Eisenbahndirektion unter Darlegung des Sachverhalts Anzeige zu erstatten.

Bau und Betrieb neuer Bahnlinien.

Zur Ausführung des Allerhöchsten Erlasses vom 9. Mai dieses Jahres (vergl. Nr. 45 S. 424 d. Ztg.), betreffend Bau und Betrieb der in dem Gesetz vom 29. April d. J. vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien (vergl. den Entwurf in Nr. 10 S. 84 d. Ztg., welcher unverändert zur Annahme gelangt ist), ist bestimmt worden, dass der Bau und demnächst auch der Betrieb der im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk zu erbauenden neuen schmalspurigen Eisenbahnlinien von dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Kattowitz innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Zuständigkeit, der Bau der in dem Gesetz vom 29. April d. J. im § 1 unter Nr. I a vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien dagegen von den in dem Erlass vom 9. Mai d. J. bezeichneten Königlichen Eisenbahndirektionen unmittelbar geleitet wird.

Württemberg: Tarifermässigungen zur Bekämpfung des landwirthschaftlichen Nothstandes. Winterfahrplan.

Ueber die finanzielle Wirkung der zur Bekämpfung des ausserordentlichen landwirthschaftlichen Nothstandes auf der Württembergischen Staatsbahn gewährten Tarifermässigungen wurde dem Beirath der Verkehrsanstalten Kenntniss gegeben. Die betreffenden Maassnahmen der Eisenbahnverwaltung bestanden danach:

a) in Tarifermässigungen im inneren Württembergischen Verkehr (Rückvergütung von $^1/_3$ der Fracht für Sämereien, Streu-, Futter- und Düngemittel, sowie Beförderung der Futter- und Streumittel bei Aufgabe als Einzelsendung zu den halben Taxen der normalen Stückgutklasse, Verwendung von zwei Wagen an Stelle eines Wagens für die Beförderung von Heu und Stroh) und in denjenigen direkten und Verbandsverkehren, in welchen der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel keine Anwendung finden konnte (Rückvergütung von $^1/_3$ der von der Württembergischen Staatsbahn bezogenen Frachtantheile),

b) in einem Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 15. Juli bezw. 10. September 1893.

Der Frachtnachlass der Württembergischen Staatsbahn berechnet sich zu a) vom 15. Juni 1893 bis 30. Juni d. J. auf 60 281 *M.*, zu b) vom 15. Juli 1893 bis 31. Mai d. J. auf 54 081 *M.*, zusammen auf 114 362 *M.* Dazu kommt noch der Ausfall auf die Monate Juli und August d. J. beim Tarif für Streu- und Futtermittel und bei dem auf den 15. März d. J. neu eingeführten Kalirohsalz-Tarif des Mitteldeutschen Verbandes, so dass die Frachtermässigungen sich im ganzen auf gegen 120 000 *M.* belaufen.

Nach dem Bericht des „Staatsanzeigers für Württemberg", dem diese Angaben entnommen sind, wurde aus der Mitte des Beiraths im Auftrag von Landwirthen der Eisenbahnverwaltung der Dank ausgedrückt für das was sie zur Bekämpfung des Nothstandes gethan habe.

In Würdigung der Beschränkung, die sich die Verwaltung bei Entwerfung des neuen Fahrplans aufzuerlegen hatte, wurde von dem Beirath gegen die für den Winterdienst beantragte Aufhebung solcher Personenzüge, bei denen eine ungenügende Benutzung in Aussicht zu nehmen wäre, in der Hauptsache nichts eingewendet. Die Frage der Einführung weiterer Züge war nach der Erklärung des Vorsitzenden von dem prinzipiellen Standpunkt aus zu prüfen, dass die finanzielle Lage des Staatshaushalts im allgemeinen gebiete, die grösstmögliche Sparsamkeit zu üben.

Hoyaer Strassenbahn.

Im Jahre 1893/94 betrugen die Einnahmen 59 810 *M.* (hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 18 872 *M.* und aus dem Güterverkehr 37 199 *M.*).

In der am 20. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, den 15 018 *M.* betragenden Reingewinn wie folgt zu verwenden: 3,5 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 4 550 *M.*, 2,5 % Dividende an die Stammaktien 3 250 *M.*, zur Tilgung der Umbaukosten 6 500 *M.* und Vortrag auf neue Rechnung 718 *M.*

Verkehrsunterbrechungen.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn. Das Hafengeleis von der Station Mirow nach dem Mirowbach wird wegen Umbaues desselben vom 1. September d. J. ab bis auf weiteres für den Verkehr gesperrt.

Fahrkarten nach entfernteren Stationen.

Zur Erleichterung der direkten Abfertigung der Reisenden wird jeder Zeit auf eine möglichst ausgedehnte Erstellung direkter Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze Bedacht genommen. Die Abfertigungsstellen sind zu diesem Behufe wiederholt angewiesen, auf die Nachfrage nach direkten Fahrkarten usw. genau zu achten und rechtzeitig Anzeige zu erstatten. Die Abfertigungsstellen kommen dieser Anordnung auch nach. Einrichtungen zu treffen, dass von jeder Station Fahrkarten nach jeder anderen Preussischen oder Deutschen Station ausgegeben bezw. Blankets ausgefertigt werden können, ist unausführbar und auch keineswegs höheren Ortes verfügt worden. Wenn in einzelnen Fällen direkte Fahrkarten nach den betreffenden Zielstationen nicht erhältlich sind und infolge dessen vorerst für eine Theilstrecke indirekte Fahrkarten entnommen werden müssen, so empfiehlt es sich, die für die Weiterfahrt benöthigte Fahrkarte nebst Gepäckschein telegraphisch vorauszubestellen. Aufträge hierzu nehmen sämmtliche Stationen gegen Erlegung einer Gebühr von 25 ₰ entgegen. Die vorausbestellte Fahrkarte nebst Gepäckschein wird dem Reisenden bei der Ankunft auf der betreffenden Station an den Zug gebracht.

Harzquerbahn.

Die Richtung der Bahn ist dieser Tage dahin vereinbart, dass dieselbe von Nordhausen aus nach Niedersachswerfen, weiter nach Ilfeld, durchs Ilfelder Thal bis zur Tiefenbachmühle führen, dann über Bennekenstein, Tanne, Elend nach der Signalfichte, von wo die Brockenbahn abzweigt, und über Dreiannen, Steinerne Renne und Hasserode nach Wernigerode gehen soll. Es wird gehofft, dass bereits im Herbst der eigentliche Bahnbau in Angriff genommen werden kann; im nächsten Sommer schon soll die ganze Bahn fertig sein.

Projektirte Berliner elektrische Strassenbahnen.

Dem Berliner Magistrat ist jetzt der umfangreiche Entwurf eines Spree-Tunnelbaus zur Verbindung der Vororte Treptow und Stralau, sowie für die sich anschliessenden elektrischen Strassenbahnlinien Treptow-Görlitzer Bahnhof und Stralau-Oberbaumbrücke unterbreitet worden. Der Unternehmer (Ingenieur Peine) ersucht um baldige Genehmigung, damit die Bahn zu Anfang des Jahres 1896, also noch vor Eröffnung der Berliner Gewerbeausstellung, in Betrieb gesetzt werden könne. Ferner theilt er mit, dass das ihm zur Seite stehende Konsortium bereit sei, zum Bau der Brücke über den Schifffahrtskanal im Zuge der Wiener Strasse einen von der Stadt zu bestimmenden Beitrag zu leisten. Gleichzeitig plant der Unternehmer die Weiterführung der Bahn von der Wiener Strasse durch die Grünauer-, Reichenberger, Ritter-, Junker- und Markgrafenstrasse bis zum Treffpunkt derselben mit der Behrenstrasse. Der Fahrpreis auf der ganzen 13,6 km langen Strecke, und selbst wenn sich dieses Bahnnetz noch erweitern sollte, ist auf 10 ₰ berechnet, wodurch der Einheitspreis zur Anwendung kommen würde. Nach dem Projekt soll die elektrische Bahn in der Wiener Strasse nahe dem Görlitzer Bahnhof beginnen, die Wiener Strasse entlang gehen und den Schifffahrtskanal mittelst einer zu erbauenden Brücke überschreiten; sodann soll sie in die Lohmühlenstrasse einbiegen und dann weiter geführt werden im Kiefholzweg, im Bouchéweg, in der Köpenicker Landstrasse und in der Parkallee. Hier soll sie in die offene Tunneleinfahrt eintreten. Nachdem die Spree mittelst des langen Tunnels unterfahren ist, tritt die Bahn nach Ueberwindung der Ausfahrtssteigung in die Dorfstrasse zu Stralau, um diese bis zu ihrem Ende zu durchlaufen. Von hier ab wird sie in der Strasse „Vor dem Stralauer Thore" weiter geführt und soll beim Treffpunkt derselben mit der

Warschauer Strasse ihren vorläufigen Endpunkt erreichen. Der Unternehmer ist event. auch bereit, die Bahn von hier aus durch die Mühlen- und Fruchtstrasse bis zum Küstriner Platz weiter zu führen. Die elektrischen Motorwagen, welche das Aussehen gewöhnlicher Strassenbahnwagen haben und für je 20 Sitzplätze und 12 Stehplätze eingerichtet sind, werden mit je 2 Motoren von je 10—15 Pferdekräften ausgerüstet, deren jeder eine Wagenachse vermittelst einmaliger Zahnradübersetzung treibt. Die Wagen sollen an verkehrsreichen Tagen event. mit Anhängewagen für ebenfalls 32 Personen in Zwischenräumen von 3 oder 5 Minuten und an den übrigen Tagen in solchen von 7—10 Minuten einander folgen. Während der kalten Jahreszeit soll für die Heizung der Wagen Sorge getragen werden. Die Wahl des elektrischen Systems soll den zuständigen Behörden vorbehalten sein. Der Unternehmer bringt in Vorschlag, die Hauptstrecke mit oberirdischer Stromzuführung, die Anschlusslinie aber mit unterirdischer Stromzuführung herzustellen. Die Bauausführung des Tunnels soll kreisrund mit einem Durchmesser von 3,2 m nach dem beim Bau der elektrischen Untergrundbahn beabsichtigten Verfahren bewirkt werden, das im wesentlichen darin besteht, dass ein dem Tunnelumfang gleichkommender Stahlcylinder mittelst hydraulischer Pressen vorwärts getrieben und hierdurch die Höhlung für den Tunnel geschaffen wird. Für die Errichtung der elektrischen Kraftstation ist die Erwerbung eines Grundstücks in Stralau von etwa 45 a Flächeninhalt vorgesehen.

Nord-Ostseekanal.

Entgegen der Mittheilung, dass die offizielle Eröffnung des Nord-Ostseekanals am 1. Januar 1895 stattfinden solle, erfährt der „Berl. Act.“ von zuständiger Seite, dass für die Eröffnung des Kanals ein bestimmter Termin noch nicht festgesetzt oder in Aussicht genommen ist. Vor dem Frühjahr 1895 kann davon überhaupt nicht die Rede sein, da die Witterungsverhältnisse des kommenden Winters für die Fertigstellung des Kanals von entscheidendem Einfluss sein werden.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Direktion hat nunmehr die Departements wie folgt vertheilt. Betrieb und Präsidium: Herr Birchmeier; Bau und Bahnunterhalt: Herr Brack; Expropriation: Herr Mezger; Finanzen: Herr Däniker; Tarifwesen: Herr Fröhlich.

Durch die Haltung der neuen Direktion ist die Frage, betreffend die Rückfahrkarten, in ein neues Stadium getreten. Die Anträge der Direktion bei den Verhandlungen der Konferenz der Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen werden dahin gehen, sowohl die Abstempelungspflicht, als auch die Unübertragbarkeit fallen zu lassen. Es würde somit die Verlängerung der Gültigkeitsdauer um einen Tag ohne lästige Beschränkungen zugestanden werden. Vorläufig ist nicht abzusehen wie sich die übrigen maassgebenden Gesellschaftsvertreter dem Antrage der Nordostbahn gegenüber verhalten werden, doch ist nicht daran zu zweifeln, dass auch sie dem allseitig ausgesprochenen Wunsch, die hemmenden Bestimmungen fallen zu lassen, Rechnung tragen werden. Uebertretungen der Unübertragbarkeit dürften zudem nur selten entdeckt werden und zur Ausführung der anderen Bestimmung müssten in verkehrsreichen Bahnhöfen eigene Schalter errichtet werden.

Gotthardbahn.

Am 27. und 28. Juli d. J. fanden im Beisein von Vertretern der Direktion der Gotthardbahn, des Eisenbahndepartements und der Lokomotivfabrik Winterthur mit den von der letzteren gelieferten, nach neuestem System gebauten 2 Schnellzuglokomotiven Nr. 201 und 202 auf der Strecke Erstfeld-Flüelen, bezw. Brunnen und Erstfeld-Göschenen-Airolo Probeschnellfahrten statt, welche einen vorzüglichen Verlauf nahmen. Der Zug bestand jeweilen aus 4 neuen Pullmanwagen III. Klasse und 1 Salonwagen der Gotthardbahn und hatte 120 t Belastung. Zwischen Erstfeld - Flüelen wurde mit der höchsten Geschwindigkeit von 105 km in der Stunde gefahren und die 10 km lange Strecke in 6 Minuten durchlaufen. Auch auf der Bergstrecke wurden ganz wesentliche Fahrzeitreduktionen erzielt. Der 3 Stunden lange Gotthardtunnel wurde in 10 Minuten durchsaust, während die bisherigen Tagesblitzzüge 20 Minuten brauchen. Mit dem 29. Juli d. J. traten die beiden Maschinen in regelmässigen Kursdienst ein.

Arth-Rigibahn.

Der Stand dieses Unternehmens ist von den Ingenieuren H. Brack und Joseph Fassbind - Schindler in ihrem zu der letzten Generalversammlung ausgearbeiteten Gutachten nach allen Seiten hin klar und deutlich festgestellt. Danach wäre hauptsächlich der Schwellenbelag erneuerungsbedürftig. Sehr bedeutende Kosten verursacht die Instandhaltung und der weitere Ausbau der Hochbauten. Wesentliche und zum grössten Theil jetzt schon durchgeführte Neuerungen sind im Bahnbetriebe vorgenommen worden. Die grösste Ersparniss ergibt sich infolge Aenderung der Fahrpläne, die bereits ausgeführt worden ist. Sämmtliche im Betriebe erzielte Ersparnisse belaufen sich auf mindestens 15 000 Frcs. jährlich, womit die Fehlbeträge der letzten Jahre endlich einmal verschwinden und an deren Stelle ein vorerst bescheidener Ueberschuss treten wird.

Gürbethalbahn-Projekt.

Eine von über 60 Interessenten besuchte Versammlung in Mühlethurnen nahm nach Anhörung eines einlässlichen Referates des Professors Dr. Zeerleder eine Resolution an, in welcher die Nothwendigkeit dieser Bahn betont und betreffend Aufbringung der erforderlichen Finanzen sowohl an Private, als auch an die Gemeinden appellirt werden soll. Die neue Linie soll das Gürbethal mit Bern verbinden.

Verbandmaterial im Eisenbahnwesen.

Ein Zwischenfall auf der Jura - Simplonlinie zwischen Bümpliz und Thörishaus hat das Eidgenössische Eisenbahndepartement veranlasst, die Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam zu machen, dass es erwünscht erscheine, nicht nur auf den Bahnstationen, sondern auch in den Bahnzügen Verbandmaterial für eintretende Eventualitäten vorräthig zu halten.

Aus Frankreich.

Betriebsvertrag für die Strecke Pontarlier-Schweizer Grenze.

Am 20. Januar 1874 schloss die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit der Westschweizerischen Eisenbahn einen Betriebsvertrag für die Strecke Pontarlier-Schweizer Grenze, der jetzt abgelaufen und durch einen neuen mit der Jura-Simplon-Eisenbahn geschlossenen Vertrag ersetzt ist. Nach dem neuen Vertrage hat die Jura-Simplon-Eisenbahn gegen eine Jahresentschädigung von 7 000 Frcs. für 1 km nebst $1/3$ der Roheinnahme (nach Abzug der Steuer) die beiden Strecken von Pontarlier nach der Schweizer Grenze über les Verrières und les Hôpitaux Jougne zu betreiben und zu unterhalten; für Benutzung des Bahnhofs Pontarlier hat die Pächterin jährlich 34 000 Frcs. an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu zahlen. Die Jura-Simplon-Eisenbahn hat grosse Ausbesserungs- und Neubauten nach den von der Französischen Aufsichtsbehörde genehmigten Entwürfen auf Kosten der Lyoner Gesellschaft auszuführen. Die Fahrpläne werden von beiden Gesellschaften vereinbart, während die Tarife allein von der Lyoner Gesellschaft festgesetzt werden. Die Jura-Simplon-Eisenbahn hat sich allen allgemeinen Gesetzen und Bestimmungen, betreffend den Betrieb der Französischen Eisenbahnen, anzupassen.

Die Aufsichtsingenieure waren der Ansicht, dass das Einwirkungsrecht des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bezüglich der Ueberwachung des Betriebs verstärkt werden müsste, die Oberingenieure und der Generalinspektor glaubten indessen, dass das Aufsichtsrecht der Regierung bereits genügend sichergestellt sei. Letzterer Ansicht hat sich in seinem Gutachten vom 11. Juli d. J. auch der Landes-Eisenbahnrath angeschlossen, zumal sich Schwierigkeiten in den verflossenen 20 Jahren nicht ergeben haben und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auch Linien in der Schweiz betreibt.

Die neuen Pyrenäenbahnen.

Da der am 13. Februar 1885 unterzeichnete Vertrag, betreffend die beiden Central-Pyrenäenbahnen von Saint Girons nach Lerida und von Oloron nach Zuera, s. Zt. nicht bestätigt worden ist, wurde am 30. April d. J. in Paris ein neuer Vertrag vereinbart und unterzeichnet, der folgendes bestimmt:

Art. 1. Es werden zwei internationale Linien gebaut, welche die Französisch-Spanische Grenze bei den Pässen Salau und Somport überschreiten sollen. Die erste geht von Saint Girons (Ariège) aus, steigt das Salatthal hinauf und dringt in Spanien durch das Noguera-Pallaresathal ein, das sie über Esterri de Aneu durchläuft, um in Lerida im Segrethal zu endigen. Die zweite geht von Oloron (Niederpyrenäen) aus, steigt das Aspethal hinauf, dringt in das Gallegothal hinüber und mündet in Zuera in die Linie Saragossa-Barcelona.

Art. 2. Die beiden Regierungen verpflichten sich, die genannten Linien nebst den beiden Scheiteltunneln und den entsprechenden internationalen Bahnhöfen gleichzeitig auszuführen. Der Bau der Zufahrtslinien muss vor Vollendung der genannten Tunnel beendet sein. Die Dauer der gesammten Bauten darf 10 Jahre nach Austausch der Bestätigungsurkunden dieses Vertrages nicht überschreiten.

Art. 3. Auf den beiden geplanten Linien soll die Steigung auf keinem Punkte 33 mm auf 1 m übersteigen; diese Grenze wird auf 27 mm im Innern der Scheiteltunnel herabgesetzt. Die Krümmungshalbmesser sollen nicht weniger als 300 m betragen; für aussergewöhnliche Bauschwierigkeiten wird von den Regierungen besondere Bestimmung getroffen.

Art. 4. Der Somporttunnel geht in Frankreich von dem Abel-Hammerwerk in einer Höhe von 1 064 m über dem Meere aus und endigt an den Arañones in Spanien in 1 195 m Meereshöhe. Der Längsschnitt hat von der Französischen Tunnelmündung aus eine Steigung von 5 mm auf 100 m Länge, dann eine Steigung von 27 mm auf 4,942 km und endlich ein Gefälle von 2 mm auf 2,693 km Länge. Der Salattunnel liegt bei seinem Eingang in Frankreich in 1 035 m, bei seiner Mündung in Spanien in 1 188 m Meereshöhe. Der Längsschnitt hat von der Französischen Seite aus zuerst eine Steigung von 27 mm auf 5,904 km Länge und dann ein Gefälle von 2 mm auf 2,826 km Länge. Diese Angaben über Länge, Meereshöhe und Steigung können für die endgültigen Entwürfe von den Regierungen geändert werden. Jeder der beiden Tunnel wird durch einen einzigen Unternehmer ausgeführt. Der Betrag der Ausgaben, der sich aus dem öffentlichen Ausschreiben ergibt, wird zu gleichen Theilen von beiden Regierungen getragen; aber jede von ihnen hat die Schwierigkeiten zu regeln und die Folgen unvorhergesehener Umstände, die auf der in ihrem Gebiet belegenen Tunnelhälfte etwa vorkommen, zu tragen. Jede der beiden Regierungen hat für die Unter- und Erhaltung der seinem Gebiete zunächst gelegenen Tunnelhälfte zu sorgen.

Art. 5. Ein internationaler Bahnhof wird auf jeder der beiden Linien in beiden Richtungen hergestellt. Zwischen den internationalen Bahnhöfen jeder Linie werden zwei Geleise gelegt, bestehend aus drei derartig von einander entfernten Schienen, dass die Französischen und Spanischen Züge auf jedem Geleise verkehren können. Der Querschnitt der Scheiteltunnel wird nach diesen Grundsätzen von den Ingenieuren der beiden Regierungen festgesetzt.

Art. 6. Die Lage der internationalen Bahnhöfe, die Festsetzung der Verbandstarife usw. wird durch spätere Verträge geregelt.

Art. 7. Der internationale Ausschuss hat sich zu versammeln, sobald es eine der beiden Regierungen für nothwendig hält, und wenigstens einmal jährlich im Monat Mai, um die Ausführung dieses Vertrages zu überwachen, alle anderen von ihm zu prüfenden Punkte zu untersuchen, und besonders darauf zu sehen, dass die gleichzeitige Ausführung der beiden Linien mit derselben Thatkraft erfolgt.

Art. 8. Der gegenwärtige Vertrag ist zu bestätigen und die Bestätigungsurkunden sind nach Genehmigung durch die gesetzgebenden Kammern in Spanien und Frankreich auszutauschen. Die beiden Regierungen behalten sich eine Verständigung über den Zeitpunkt vor, wann diese Genehmigung in beiden Ländern verlangt werden muss.

In einem Zusatzartikel ist auf folgende Ausführungsbestimmungen hingewiesen:

1. Da die Linie nach Oloron in Spanien gegenwärtig bis Jaca ausgeführt ist, so kann sie auf diesen Punkt beschränkt oder bis Canfranc verlängert werden, während die Linie Lerida-Toulouse bis Sort zu bauen ist. Diese Arbeiten müssen in einer Frist von höchstens 5 Jahren ausgeführt sein.

2. Während derselben Zeit hat Frankreich die Strecken Oloron-Bedons und Saint Girons-Seix auszuführen.

3. Erst wenn die unter 1 und 2 genannten gesammten Strecken vollendet sind, können die beiden Regierungen mit den Arbeiten der Scheiteltunnel und mit den Anschluss- oder Zufahrtsstrecken beginnen. Abgesehen von Fällen höherer Gewalt müssen die unter 3. genannten Bauten nebst der Zweigbahn Zuera-Turiñana (Atalaya) in ferneren 5 Jahren vollendet sein, so dass die Fertigstellung der gesammten Bauten die in Art. 2 des Vertrages vorgeschriebene Dauer von 10 Jahren keinenfalls übersteigt.

4. Die topographischen Aufnahmen und die anderen technischen Arbeiten bezüglich der Scheiteltunnel und der internationalen Bahnhöfe sind von den Ingenieuren der beiden Regierungen im Einvernehmen anzufertigen und dem internationalen Ausschuss zu unterbreiten, der sich vorbehält, sie nöthigenfalls den Regierungen von Frankreich und Spanien zu unterbreiten. Die Ingenieure jeder Regierung leiten den Bau der Hälfte der Tunnel von dem in ihrem Lande gelegenen Eingang an gerechnet; sie prüfen indessen in regelmässigen Zeitabschnitten zusammen die Richtung und Steigung der gebauten und im Bau begriffenen Theile auf beiden Abschnitten der Tunnel.

Aus Afrika.

Portugiesisch-Westafrika.

Durch Königliche Verordnung vom 19. April d. J. haben Henri de Lima e Cunha und Braz Fausterio da Mota auf 99 Jahre die Konzession für die Schmalspurbahnen Lobito-Caconda und Mossamedes-Chella erhalten. Der Bau ist derart auszuführen, dass beide Linien stets den gleichen Baufortschritt zeigen. Für die Vorarbeiten ist eine Frist von 16 Monaten vorgeschrieben. Innerhalb 20 Monaten nach Unterzeichnung des Vertrages haben die Konzessionsinhaber, die vorläufig eine Bürgschaft von 10 Contos zu hinterlegen haben, eine Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Lissabon zu bilden. Die Regierung überlässt den Unternehmern kostenfrei den zum Bahnbau erforderlichen Grund und Boden, soweit er sich im Staatsbesitz befindet, und ausserdem 1 290 000 ha Staatsländereien, die theils 2 km zu beiden Seiten der Linien schachbrettartig ausgewählt werden, theils im Innern der Bezirke Benguela und Mossamedes liegen. Während die Bahnen nach Ablauf von 99 Jahren in den Besitz des Staates übergehen, bleiben diese Ländereien für immer Eigenthum der Unternehmer.

Die Linie Lobito-Caconda (300 km) liegt im Bezirk Benguela, sie geht aber nicht von dem Hauptort Benguela aus, weil dessen Hafen viel zu wünschen übrig lässt, sondern von der 7 Meilen nördlich von Benguela gelegenen Bucht von Lobito, die grosse natürliche Vortheile bietet und u. a. nur einen Unterschied des Wasserstandes zwischen Ebbe und Fluth von 1,76 m aufweist. Die Linie wird zunächst Benguela berühren und sich erst dann nach dem Innern wenden, wo sie in Caconda ihren Endpunkt erreicht. Benguela ist der Zielpunkt der vom oberen Sambesi und vom Kassaï (Zaïre) kommenden Trägerkarawanen; der Verkehr ist so bedeutend, dass sich in Catumbella, einer Art Vorstadt von Benguela, bisweilen 15 000 Träger zusammenfinden. Die Kosten für die Benguelabahn, sowie für die Anlage des Hafens in Lobito sind auf 20 000 000 *M.* veranschlagt.

Während die Benguelabahn zunächst dem Handelsverkehr dienen soll, wird die Mossamedesbahn vorzugsweise eine landwirthschaftliche Linie werden. Sie geht von dem 40 Meilen südlich von Benguela gelegenen Hafen Mossamedes aus, folgt dem Laufes des Beroflusses bis zu den Vorbergen der Chella-Hochebene und windet sich nach der Vanu-Velnubeschlucht hinauf, durch die sie den Posten Jau erreicht. Die Hochebene von Chella hat eine ausserordentliche Fruchtbarkeit und gestattet nicht nur den Anbau der Südeuropäischen und einiger tropischen Gewächse, sondern auch von Weizen und aller anderen Getreidearten des gemässigten Klimas, sodass es nach dem Bau der Bahn eine Kornkammer für Portugal zu werden verspricht. Die Baukosten der Mossamedesbahn sind auf 9 000 000 *M.* veranschlagt.

Urtheile.

Haft des Eisenbahnunternehmers für die Inbrandsetzung beweglicher Gegenstände durch Funken aus einer Lokomotive. An der Charlottenburger Schleuse gerieth am 23. Oktober 1891 auf einem Kahne dem Kläger gehöriges Heu in Brand, während der Beklagte in unmittelbarer Nähe der Unfallstelle am Ufer eine Lokomotive zur Beförderung kleiner Sendungen, namentlich von Erdmassen, im Betrieb hatte. Kläger verlangt nun vom Beklagten Ersatz des ihm durch den Brand entstandenen Schadens mit der Behauptung, dass der Brand seines Heus sowie des Kahnes durch die aus der Lokomotive des Beklagten herausgeflogenen Funken verursacht worden sei. Die Richtigkeit dieser Behauptung lässt das Berufungsgericht dahingestellt. Es erachtet, in Uebereinstimmung mit dem ersten Richter, die Abweisung der Klage schon deshalb für geboten, weil dem Beklagten weder eine Vernachlässigung von Polizeivorschriften, noch ein sonstiges Verschulden bei der Benutzung der Lokomotive zur Last zu legen sei. In Ermangelung eines besonderen Verschuldens aber, so wird weiter ausgeführt, könne der Beklagte für den angeblich durch Funkenauswurf an dem Heu des Klägers herbeigeführten Schaden nicht verantwortlich gemacht werden; denn der Schutz, den das Gesetz gegen das körperliche Eindringen in den Eigenthumskreis eines anderen, die sogenannte Immission, gewährt, beschränke sich auf Grundstücke im Verhältnisse zu anderen, insbesondere benachbarten Grundstücken und setze dauernde oder sich nach Lage der Dinge wiederholende körperliche Einwirkungen auf fremdes Eigenthum voraus; da es an einem solchen dauernden Verhältnisse in den Beziehungen mehrerer beweglicher Sachen zu einander fehle, so sei hier nach den Vorschriften der §§ 88, 94 der Einleitung, 36—38

Tit. 6; 27, 28 Tit. 8 Th. I des A. L. R. jeder Entschädigungsanspruch wegen einer unverschuldeten Immission ausgeschlossen.

Dieser Ausführung liegt, wie die Revision mit Recht geltend macht, eine unrichtige Gesetzesauffassung zu Grunde.

Zur Entscheidung der höchsten Gerichte im Gebiete des Preussischen Rechts sind allerdings bisher, soweit bekannt, nur solche Entschädigungsansprüche wegen rechtswidriger Immission gelangt, die von einem durch die Immission beschädigten Grundstückseigenthümer erhoben waren; allein dass der Schutz gegen Immissionen nur dem Grundstückseigenthümer und nur gegenüber einem benachbarten Grundstückseigenthümer zu gewähren sei, ist weder vom vormaligen Pr. Obertribunal, noch vom Reichsgericht jemals ausgesprochen worden. Gerechtfertigt würde ein solcher Ausspruch dann erscheinen, wenn sich der Schutz gegen Immissionen auf besondere gesetzliche Vorschriften über das Nachbarrecht oder über die Verhältnisse der Grundstückseigenthümer zu einander zurückführen liesse. Dies ist aber beim Mangel hier einschlagender Spezialbestimmungen nicht der Fall. In der für die Preussische Rechtsprechung über Immissionen grundlegenden Plenarentscheidung des Obertribunals vom 7. Juni 1852 (Entscheidungen Bd. 23 S. 252 ff.) wird denn auch auf das Nachbarrecht kein Gewicht gelegt, vielmehr die Verpflichtung des Inhabers einer Fabrikationsanstalt zum Ersatze des Schadens, den der sich über andere Grundstücke verbreitende Dampf oder Rauch verursacht, aus dem § 93 Einleitung in Verbindung mit §§ 1, 25—28 Tit. 8 Th. I des A. L. R. hergeleitet und auf Grund dieser Gesetzesvorschriften besonders betont, „dass die Ausschliesslichkeit und Willkürlichkeit des Gebrauchsrechts des einen Eigenthümers ihre nothwendige Begrenzung finden in der dem anderen Eigenthümer ebenfalls zustehenden Ausschliesslichkeit und Willkürlichkeit“, und weiterhin, „dass die Benutzung des einen nicht in den Rechtskreis der Benutzung des anderen hinübergreifen darf“ (vergl. auch Entscheidungen des Obertribunals Bd. 40 S. 41). Mit einer im wesentlichen gleichlautenden Motivirung hat das Reichsgericht in seinem Urtheile vom 7. Februar 1883 (mitgetheilt im Pr. Justizministerial-Blatt 1884 S. 21) den Pr. Eisenbahnfiskus für verpflichtet erklärt, Entschädigung wegen der Risse zu leisten, die ein Wohnhaus infolge von Erschütterungen durch vorüberfahrende Bahnzüge erhalten hatte. Das Urtheil bezeichnet als Grund und Bedingung des erhobenen Anspruches einen rechtswidrigen Eingriff in das Eigenthumsrecht des Klägers, indem es unter Hinweis auf die §§ 93, 97 Einleitung, § 36 Tit. 6, §§ 25, 26 Tit. 8 Th. I des A. L. R. ausführt, dass sich eines rechtswidrigen Eigenthumseingriffes schuldig mache und deshalb ohne die Voraussetzung eines Verschuldens zum Schadensersatze verpflichtet sei, wer durch Ueberschreitung der sich aus der Kollision verschiedener Eigenthümer ergebenden „gehörigen Schranken“ seines Eigenthums andere an der gehörigen Ausübung ihres Eigenthums hindert und infolge davon ihr wohlerworbenes Recht kränkt. Auf demselben Grundsatze beruhen zahlreiche andere Entscheidungen des Reichsgerichts, insbesondere auch diejenigen, die sich auf den Ersatz eines durch Funkenauswurf entstandenen Schadens beziehen. (Vergl. Entscheidungen in Civilsachen Bd. 7 S. 265, Gruchot's Beiträge Bd. 26. S. 857, Bd. 29 S. 677, Bd. 31 S. 1005, Bd. 36 S. 459; Juristische Wochenschrift 1892 S. 379 Nr. 34, 1894 S. 30 Nr. 93 und für das Gemeine Recht Entscheidung in Civilsachen Bd. 17 S. 103, Juristische Wochenschrift 1892 S. 186 Nr. 22.)

Unter der Voraussetzung der Richtigkeit der Angaben des Klägers über die Entstehungsursache des Brandes muss hiernach bei jetziger Sachlage die Annahme gerechtfertigt erscheinen, dass der Beklagte sich eines rechtswidrigen Eingriffes in das Eigenthumsrecht des Klägers schuldig gemacht hat. Indem der Beklagte mit obrigkeitlicher Genehmigung seine Lokomotive auf dem dafür angewiesenen Terrain zur Beförderung von Erdmassen benutzte, übte er an sich sein Eigenthumsrecht in erlaubter Weise aus; aber ebenso ist andererseits nach dem Thatbestande der Vorentscheidung nicht zu bezweifeln, dass der Kläger mit der Lagerung seines Heus auf einem Kahne an der Charlottenburger Schleuse von seinem Eigenthum einen erlaubten Gebrauch gemacht hat. Bei dieser Kollision der Eigenthumsrechte hatte der Beklagte die Benutzung seiner Lokomotive in unmittelbarer Nähe der Charlottenburger Schleuse so einzurichten, dass die schädlichen Wirkungen des Betriebes auf seinen eigenen Rechtskreis beschränkt blieben. Gelang ihm dies nicht, fielen die aus der Lokomotive herausgeworfenen Funken auf die an der Schleuse befindlichen Kähne herab und wurde dadurch fremdes Eigenthum zerstört oder beschädigt, so überschritt der Beklagte die gehörigen Schranken seines Eigenthums, wenn er durch dessen Benutzung andere in der Ausübung ihrer wohlerworbenen Rechte hinderte. Zum Ersatze des hierdurch verursachten Schadens wäre er hier ebenso wie nach den oben besprochenen Entscheidungen auf Grund des § 93 Einleitung und des § 26 Tit. 8 Th. I des A. L. R. verpflichtet, auch wenn ihm ein besonderes Verschulden bei der Beschädigung nicht zur Last fiele.

Mit Unrecht erachtet der Berufungsrichter die Entschädigungspflicht des Beklagten deshalb für ausgeschlossen, weil nach dem Klagevortrage nicht ein Grundstück, sondern eine auf einem Kahne befindliche bewegliche Sache beschädigt sein soll. Wenn das Reichsgericht die wegen rechtswidriger Immissionen erhobenen Entschädigungsansprüche vielfach unter den Gesichtspunkt der Negatorienklage gebracht hat, so lässt sich daraus nicht folgern, dass da, wo (wie im vorliegenden Falle) die Voraussetzungen für die Anstellung einer Negatorienklage nicht gegeben sind, jeder Entschädigungsanspruch aus den §§ 93 Einleitung und 26 Tit. 8 Th. I des A. L. R. fortfalle. Denn diese Gesetzesvorschriften machen die Verpflichtung zum Schadensersatz nicht davon abhängig, dass ein Grundstück oder doch ein Grundstückseigenthümer beschädigt sei, und ebenso wenig davon, dass der Schaden durch Eingriffe verursacht sei, die fortdauern oder eine Wiederkehr erwarten liessen. Auch aus inneren Gründen lässt sich nicht erkennen, welchen Unterschied es hier machen könnte, ob Grundstückstheile oder auf dem Grundstücke befindliche bewegliche Sachen, mögen sie dem Grundstückseigenthümer oder einem Dritten gehören, durch den rechtswidrigen Eingriff beschädigt sind, ob andererseits ein einmaliger oder ein dauernder Eingriff vorliegt. (Vergl. auch Ihering in den Jahrbüchern für die Dogmatik Bd. 6 S. 118.)

Ebenso bedeutungslos ist für die Beurtheilung der Entschädigungspflicht der Umstand, dass der Beklagte seine Lokomotive nicht auf einem ihm gehörigen, sondern auf dem Grundstücke eines Dritten in Betrieb gesetzt hat. Kann selbst die Negatorienklage gegen jeden Störer, auch wenn er nicht zugleich Eigenthümer eines benachbarten Grundstücks ist, gerichtet werden (vergl. Juristische Wochenschrift 1894 S. 30 Nr. 93), so muss dies um so mehr von einem auf die §§ 93 und 26 a. a. O. gestützten Anspruche gelten.

Die §§ 88, 94 Einleitung, 36—38 Tit. 6, 27, 28 Tit. 8 Th. I des A. L. R., auf die sich der Vorderrichter beruft, stehen seiner Auffassung nicht zur Seite, weil eben der Beklagte, wenn der Klagevortrag richtig ist, sein Recht, wie oben gezeigt worden, nicht nach den Gesetzen und nicht innerhalb der gehörigen Schranken ausgeübt hat. Hätten die angezogenen Bestimmungen die ihnen in dem Berufungsurtheile beigelegte Bedeutung, so wäre auch in Fällen der Beschädigung von benachbarten Grundstücken ein Anspruch auf Schadloshaltung wegen schädlicher Immission gegenüber einer mit obrigkeitlicher Genehmigung errichteten gewerblichen Anlage ohne den Nachweis eines besonderen Verschuldens kaum zu rechtfertigen. Solchem Anspruche steht namentlich der § 38 des A. L. R. Th. I Tit. 6 auch hier nicht entgegen, da dieser Paragraph sich nach seinem Inhalte nur auf einzelne Handlungen, nicht auf gewerbliche Anlagen bezieht, die nach der Art ihres Betriebes mit Eingriffen in einen fremden Eigenthumskreis verknüpft zu sein pflegen. (Vergl. auch Entscheidungen des Pr. Obertribunals Bd. 23 S. 267.)

Wer derartige Anlagen, namentlich wer eine Dampfeisenbahn betreibt, wird sich regelmässig bewusst sein müssen, dass sein Betrieb schädigend in fremde Eigenthumsrechte eingreifen kann. Wollte also der Beklagte behaupten, dass nach den besonderen Umständen des vorliegenden Falles — etwa wegen der Art der Aufstellung und Einrichtung der Lokomotive — die Möglichkeit schädlicher Einwirkungen, insbesondere durch das Herabfallen von Funken, auf fremdes Eigenthum bei regelmässigem Verlaufe der Dinge ausgeschlossen gewesen sei und deshalb von ihm nicht hätte vorhergesehen werden können, so würde er den Beweis für eine solche Behauptung zu führen haben. In wie weit seine thatsächlichen Angaben zur Beweisführung nach dieser Richtung bestimmt und geeignet waren, ist hier nicht zu erörtern.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsger. vom 18. Jan. 1894 in Sachen Scholz w. Below.)

Personalnachrichten.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Betriebsinspektor Schneider in Backnang wurde seinem Ansuchen gemäss auf die Stelle eines Betriebsinspektors in Tübingen versetzt. Auf die Stelle des Betriebsinspektors in Backnang wurde der Bahnhofverwalter 1. Kl. tit. Bahnhofinspektor Mössinger in Bietigheim befördert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Herstellung einer Haltestelle bei Rosdorf. Zwischen den Stationen Göttingen und Obernjesa ist die Haltestelle **Rosdorf** neu errichtet worden.

Dieselbe ist bestimmt für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern in Wagenladungen.

Der Personen- und Gepäckverkehr erstreckt sich nur auf die Nachbarstationen und wird am 1. Oktober d. J., dagegen der Güterverkehr auf die Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen und wird am 10. September d. J. eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau. (1987)

Frankfurt a/M., den 23. August 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der Werra - Eisenbahngesellschaft können vom 1. September d. J. ab Fahrzeuge, deren Ver- bezw. Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, in der Station Lauscha wieder abgefertigt werden.

Berlin, den 24. August 1894. (1988)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Die an der Neubaustrecke Niederwalgern-Weidenhausen gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Lohra wird am 1. September d. J. auch für den Eilgut- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen ist vorläufig ausgeschlossen.

Direkte Abfertigung findet vom genannten Tage ab statt mit den Stationen der Preussischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen und der Oberhessischen Bahn, sowie mit den Stationen des Norddeutschen Eisenbahnverbandes (Braunschweigische Landes-, Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn etc.). Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen auf Anfrage Auskunft.

Hannover, den 24. August 1894. (1989)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. September 1894 wird der Personen-Haltepunkt Conradswalde für den Wagenladungs - Güterverkehr eröffnet. Eine Annahme oder Auslieferung von Fahrzeugen findet daselbst nicht statt.

Bromberg, den 22. August 1894. (1990)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. September d. J. wird mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums die an der schmalspurigen Eisenbahn Döbeln - Mügeln-Oschatz gelegene Verkehrsstelle Lüttnitz nach Maassgabe der reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen der Schmalspurbahnen für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

Ueber die Höhe der zu berechnenden Fracht und Agenturgebühren ertheilen die Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 24. August 1894. (1991)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 1. September d. J. tritt zu oben bezeichnetem Tarif der III. Nachtrag in Geltung. Derselbe enthält Entfernungen für eine Anzahl in den Tarif neu einbezogener Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Hannover, Magdeburg und der Sächsischen Staatsbahnen, sowie einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 5) für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbrikets von Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Erfurt nach Kattowitz, Myslowitz, Oderberg und Oswiecim transito.

Exemplare des Nachtrages sind kostenfrei durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 24. August 1894. (1992)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. gelangen für die Beförderung von Glaubersalz ab den Stationen Käferthal (Wohlgelegen) und Lampertheim der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn nach den Stationen Aussig und Settenz der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Aussig	Nach Settenz
	Mark für 100 kg	
Käferthal (Wohlgelegen)	1,78	1,69
Lampertheim . . .	1,76	1,67

München, im August 1894. (1993)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. In der im Nachtrag III zum Heft 1 des Gütertarifs (Verkehr Pfalz-Elsass-Lothringen-Luxemburg) vorgesehenen Tabelle der Entfernungszuschläge etc. für gewisse Stationsverbindungen, deren regelrechte Verkehrsleitung über St. Ingbert stattzufinden hat, ist in Berichtigung eines Druckfehlers auf Seite 7 unter Abschnitt VI der Stationsname Hassel i. d. Pfalz in Lautzkirchen und unter Abschnitt VII der Stationsname Lautzkirchen in Hassel i. d. Pfalz abgeändert worden. Soweit hierdurch für den Verkehr mit Hassel i. d. Pfalz Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Zuschläge noch bis zum 10. Oktober d. J. in Geltung.

Strassburg, den 21. August 1894. (1994)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oldenburgische Staatsbahn. Die Stationen Bremen - Neustadt und Neuenkoop sind auch zur Abfertigung des mit Personen- und Eilgüterzügen zur Beförderung gelangenden Frachtguts zugelassen.

Oldenburg, den 24. August 1894. (1995B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag 20 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. anderweite Tarifsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Hannover und der Oldenburgischen Staatsbahn, Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II im Verkehr nach Eckernförde, sowie für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen im Verkehr nach Lübeck und Rostock, Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen (Theil II) und Berichtigungen.

Ferner wird am genannten Tage der Nachtrag 2 zu dem vom 1. August 1893 ab gültigen Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen herausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen zu den Besonderen Bestimmungen enthält.

Beide Nachträge sind bei den Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 24. August 1894. (1996)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. September d. J. treten im Bromberg - Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Gumbinnen und Glauchau direkte Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 18. August 1894. (1997)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Die in dem Nachtrag I (Seite 3 und 4) zum Heft 3 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn angegebenen Taxzuschläge bei Umgehung des Tunnels bei St. Ingbert für Lautzkirchen finden vom 10. Oktober d. J. an für Hassel in der Pfalz und diejenigen für Hassel in der Pfalz mit sofortiger Gültigkeit für Lautzkirchen Anwendung.

Strassburg, den 22. August 1894. (1998)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum diesseitigen Lokal - Gütertarife vom 1. April 1890 wird der vom 1. September 1894 ab gültige Nachtrag 30 herausgegeben, welcher u. a. Entfernungen für die in den Güter- etc. Verkehr neu aufgenommene Haltestelle Lohra enthält.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen bezogen werden.

Hannover, den 24. August 1894. (1999)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr von Russland über Mlawa - Illowo. Mit Gültigkeit vom 10./22. August cr. sind für die Zeit der offenen Schifffahrt für die Station Krjukow der Charkow - Nikolajewer Eisenbahn ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, über deren Höhe von uns, sowie von den betheiligten Deutschen Güter - Abfertigungsstellen Auskunft ertheilt wird.

Danzig, im August 1894. (2000J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am **1. September d. J.** tritt der **Nachtrag 1** zum **Gütertarif** für den **Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.)** vom 1. Oktober 1893 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu II B. Besondere Tarifvorschriften.
II. Aenderungen zu II C. Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif.
III. Aenderungen zu II D a. Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw.
IV. Ergänzungen zu II D b. Tarif- und

Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.
V. Ergänzungen zu II E. Kilometerzeiger.
VI. Aenderungen und Ergänzungen zu II F c. Ausnahmetarife.
VII. Sonstige Aenderungen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 29. August 1894. (2001)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags - Verkehr. Für Pilé- und Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Rossitz	93 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Rossitz	101 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Rossitz	129 ₰
Nach Riesa-Elbkai	
von Rossitz	153 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 23. August 1894. (2002)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Maschinen, zerlegte und Maschinentheile, welche zur Einrichtung der neuen Fabrik von H Stiassny's Söhne in Reichenau a. d. K. bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
nach Castolowitz . . .	106 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Castolowitz . . .	101 ₰
Von Dresden-Elbkai	
nach Castolowitz . . .	146 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 25. August 1894. (2003)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen - Verband (Verkehr mit Ungarn). Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1894, gelangen für:

Getreide und Hülsenfrüchte:
Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen, Haide (Haidekorn), Spelz, Dinkel, Hirse, Mais (Kukurutz);
Hülsenfrüchte auch geschält, als: Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Raden (Krespe); für:

Mahlprodukte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten:
Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, Zea u. dgl., Braunmehl, Spelz- und Griesmehl, Gerstenmehl, Maismehl, geschrottenes Getreide und Futtermehl; für

Malz aller Art, sowie für Oelsaaten (Oelfrüchte) u. z.:
Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), dann Lein-, Hanf- und Mohnsamen, Dottersaat, Ricinussamen, Sesamsaat, Baumwoll-, Kanarien- und Spörgelsamen, auch Sonnenblumen- und Kürbiskerne, Hedrich, Ravison, Rettigsaat, Nigersaat, Illipe-Nüsse, Capocsaat

bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür zwischen Stationen der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbande aufgenommenen Deutschen Hafenstationen direkte Ausnahme-Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.

Diese Ausnahme-Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 23. August 1894. (2004)
Priv Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

4. Personenverkehr.

Vom 1. September d. J. ab werden in den Durchgangszügen und bei Benutzung der in die anschliessenden Züge eingestellten Wagen mit nummerirten Plätzen Platzkarten zu folgenden Preisen ausgegeben:

Bei einer Entfernung über 150 km:
für die I. und II. Klasse zu 2 ℳ
„ „ III. Klasse . . . „ 1 „
Bei einer Entfernung bis 150 km:
für die I. und II. Klasse zu 1 ℳ
„ „ III. Klasse . . . „ 0,50 „

Bromberg, den 20. August 1894. (2005)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen in 3 Loosen

128 Stück schweisseiserne Wagenradsterne,
12 „ schweisseiserne Lokomotivradsterne und
109 „ flussstählerne Wagenachswellen

beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem technischen Büreau M, Brüderstrasse 36, von 9 bis 12 Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von baar 2 ℳ — (Briefmarken werden nicht angenommen) — portopflichtig abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Radsternen und Achswellen“ zu dem auf Sonnabend, den 15. September 1894, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion, Am Oberschlesischen Bahnhofe 21/23, einzureichen. Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Breslau, den 24. August 1894. (2006)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Tachometer, Geschwindigkeitsmesser für Eisenbahnzüge, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 68. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. September 1894.

Inhalt:

Elektrische Strassenbahnen. (Schluss.)
Aus Oesterreich-Ungarn:
Lokalbahnaktion des Oesterr. Handelsministeriums.
Projekt des Donau-Oderkanals.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Uebergang der mit Wellekins-Oel beleuchteten Wagen von den Ungar. auf die Oesterr. Bahnlinien.
Abänderungen und Ergänzungen der Bestimmungen der Konzessionsurkunde für die Buschtěhrader Bahn.
Oesterr.-Ungar. Aussenhandel im I. Halbjahr 1894.
Die Herbstmanöver und der Frachtgutverkehr.
Eisenbahnbau in Ungarn: Beschwerden.
Wagenbeistellung für die Böhm. Kohlenreviere.
Zugverspätungen auf d. Oesterr. Bahnen im Juli d. J.
Betriebseinnahmen der Oesterr. Staatsbahnen im Juli d. J.
Die Kgl. Ungar. Staatsbahnen u. die Fünfkirchner Kohlenwerke der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.
Hafenbrand in Fiume.
Torontaler Lokalbahnen.
Rechtsfall.
Schiedsspruch.
4 $\frac{0}{0}$ Prioritätsobligationen der Valsuganabahn.
Börsenbericht.
Aus Russland:
Reform der Personentarife.
Bau des zweiten Geleises.
Offizielles Kursbuch.
Altersgrenze für die Beamten der Staatsbahnen.
Direkter Personenverkehr.
Aus Frankreich:
Verstaatlichung der Südkanäle.
Bücherschau.
Personalnachrichten.
Aus Italien:
Betrieb.
Von der Balkan-Halbinsel:
Türkei.
Bücherschau:
v. Urbanitzky, Die Elektrizität im Dienste der Menschheit.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Beschränkung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Elektrische Strassenbahnen.

(Schluss aus Nr. 67.)

4. Fahrzeuge.

Der Wagenpark einer elektrischen Strassenbahn theilt sich in der Regel in Motorwagen und Anhängewagen. Die letzteren werden zur Bewältigung des Massenverkehrs an die Motorwagen angehängt und sind genau so gebaut wie die Pferdebahnwagen. Die Motorwagen dagegen sind ausserdem noch mit den zur Fortbewegung durch Elektrizität nöthigen Maschinen und Apparaten ausgerüstet. Diese Ausrüstung erstreckt sich nicht nur auf Vorrichtungen, um die Wagen in Bewegung zu setzen und zum Stillstand zu bringen, vielmehr sind auch die weitgehendsten Anordnungen getroffen, um Gefahren vorzubeugen. Hierher gehören vor allem die der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft gesetzlich geschützten elektrisch wirkenden Schnellbremsen, die Bleisicherungen zur Verhütung von Feuersgefahr, die Blitzschutzvorrichtungen mit selbstthätiger Funkenlöschung usw. Die elektrische Bremse besteht in einer Schaltvorrichtung, welche, ohne die Motoren zu gefährden und die Radreifen anzugreifen, die Wagen auf eine Länge von wenigen Metern zum Stehen bringt. Sie wirkt auch dann, wenn die Rolle ausser Kontakt mit der Arbeitsleitung gekommen sein sollte, denn die Motoren wirken beim Bremsen als Dynamomaschinen. Der erzeugte Strom wird in Bremswiderständen in Wärme umgesetzt. Die Bremse wird durch dieselbe Kurbel, welche zum Reguliren des Stromes und zum Ein- und Ausschalten desselben dient, bethätigt und tritt sofort in Thätigkeit, wenn die Kurbel auf „Bremsen" eingestellt wird.

Erwähnt sei auch, dass alle Motorwagen durch je 5 Glühlampen beleuchtet werden, welche wegen der Spannung von 500 Volt hintereinander geschaltet sind.

Die Stromabnahme erfolgt durch einen auf dem Dache des Motorwagens nach der Längs- und Querrichtung eingespannten, ungefähr 3 m langen Arm. Derselbe besteht aus einem oben gabelförmig erweiterten Stahlrohr, das an seiner Spitze eine mit breiten Flanschen versehene Rolle trägt. Diese wird von unten her gegen die Arbeitsleitung gedrückt und leitet so den elektrischen Strom bis zum Dache des Wagens, von wo er durch isolirte, zwischen den Wagenwänden vollständig eingebaute Leitungen zu dem Triebwerke unter den Wagenkasten strömt. Bevor er zu demselben gelangt, passirt er eine unter der einen Wagensitzbank angebrachte Bleisicherung, eine Blitzschutzvorrichtung und einen Hauptumschalter, welcher gestattet, im Bedarfsfalle einen oder beide Motoren auszuschalten. Vom Hauptumschalter aus wird der Strom zu den beiden Perronumschaltern geleitet, welche es von jedem Perron aus dem Wagenführer ermöglichen, Strom in geringerer oder grösserer Menge in die Motoren gelangen zu lassen und so die Fahrgeschwindigkeit beliebig zu ändern.

Diese Regulirung der Geschwindigkeit geschieht durch verschiedene Schaltung der Magnetspulen jedes einzelnen Motors, also ohne Vernichtung von Strom in Widerständen. Man erreicht dadurch, dass die Motoren auf horizontalen und geneigten Strecken, bei schwach und stark besetzten Wagen mit gleich gutem Wirkungsgrade arbeiten.

Die Motoren, von denen je nach der Grösse der Wagen und den Steigungsverhältnissen der Bahn einer oder zwei vorhanden sind, befinden sich an dem Wagenuntergestell. Dasselbe besteht der Hauptsache nach aus 2 Stahlblechträgern, in denen die Achsbuchsen gelagert sind (siehe die obenstehende Abbildung). Die beiden Längsträger sind durch besondere Querträger kräftig versteift und tragen zu beiden Seiten jeder Achsbuchse zwei kräftige Federn, auf denen der Wagenkasten ruht. An den beiden Stirnseiten besitzt das Untergestell keilförmige Bahnräumer, die wesentlich dazu beitragen, Unglücksfälle zu verhindern und ausserdem die elektrischen Ausrüstungstheile vor Beschädigung schützen.

Die Strassenbahnmotoren der Allgemeinen Elektrizitäts - Gesellschaft machen etwa 400 Umdrehungen in der Minute. Sie sind an dem einen Ende federnd mit dem Untergestell verbunden, während das andere Ende pendelnd auf der betreffenden Wagenachse aufgehängt ist. Die Uebertragung der Bewegung des Ankers auf die Achse geschieht durch ein einfaches Zahnräder - Vorgelege, welches vollständig eingekapselt ist. Die Motoren sind so gebaut, dass das Magnetgestell zugleich den Schutzkasten bildet (siehe die untenstehende Abbildung), die Anker laufen also in einem luft- und staubdichten Panzer. Die Motoren sind Hauptstrom - Maschinen, d. h. der Strom läuft ungetheilt sowohl um den Anker, als um die Magnete. Derartige Motoren eignen sich besonders für den Strassenbahnbetrieb, weil sie ihre grösste Zugkraft beim Anfahren ausüben. Die Kurbel des Perronumschalters ist so eingerichtet, dass sie nur dann abgenommen werden kann, wenn der Wagen zum Stehen gekommen ist. Verlässt der Wagenführer seinen Posten, so hat er sie abzunehmen, so dass auf diese Weise ein unbefugtes Ingangsetzen des Wagens ausgeschlossen ist.

Neben der elektrischen Bremse, die nur als Gefahrbremse dient, ist jeder Wagen noch mit einer Ketten- und Spindelbremse für den gewöhnlichen Gebrauch ausgerüstet. Auch sonst haben die Motorwagen alle beim Pferdebetrieb zur Regelung des Verkehrs üblichen Ein-

1:25

83 500 730 750 398

richtungen, wie Signalglocken, Laternen, Signalschilder, Routenschilder usw. Die Laternen auf dem Dache sind so eingerichtet, dass sie die Arbeitsleitung hell erleuchten, so dass also jeder eintretende Schaden auch in der Dunkelheit leicht erkannt werden kann.

Für die Aufrechterhaltung eines geregelten Betriebes besitzen die elektrischen Strassenbahnen ausser den Personenwagen meist noch eine elektrisch betriebene Schneefegemaschine, Salzstreuwagen, Sprengwagen und Geräthetransportwagen.

C. Stark- und Schwachstrom.

Als vor einigen Jahren die ersten Strassenbahnen mit elektrischem Antriebe in Deutschland gebaut wurden, legten die Telegraphenbehörden dem jungen Unternehmen mancherlei Schwierigkeiten in den Weg. Man befürchtete nämlich durch den Starkstrom eine Störung des Telegraphen- und Telephonverkehrs. Derselbe benutzt bekanntlich für die Rückleitung die Erde und es erschien allerdings ein Stromübergang von den zur Rückleitung benutzten Strassenbahnschienen zu den Erdplatten benachbarter Schwachstromleitungen nicht ausgeschlossen. Dieser Uebelstand wird jedoch in einfachster Weise dadurch beseitigt, dass die Schwachstromleitungen, deren Erdplatten in der Nähe der Bahn liegen, statt der Erdleitung gruppenweise eine metallische Rückleitung erhalten, was stets ohne grosse Kosten auszuführen ist. Jede Berührung zwischen Stark- und Schwachstromleitungen muss natürlich vermieden werden. Denn ein Uebergang des Arbeitsstromes in die Schwachstromleitungen würde nicht nur Telephon- und Telegraphenapparate zerstören, sondern auch Feuersgefahr für die angeschlossenen Gebäude mit sich bringen, abgesehen von den zwar nicht tödtlichen, aber doch recht heftigen elektrischen Schlägen, denen die an den Apparaten beschäftigten Personen ausgesetzt wären. Es sind daher zum Schutze der die Arbeitsleitung kreuzenden Schwachstromdrähte besondere Maassnahmen zu treffen, die mit dem Namen „Telephonschutz" bezeichnet werden.

Nach mannigfachen Versuchen hat sich herausgestellt, dass einzelne Schwachstromleitungen, welche die Arbeitsleitung kreuzen, am besten dadurch geschützt werden, dass man gut isolirte Drähte für dieselben benutzt. Kreuzen hingegen ganze Gruppen solcher Leitungen die elektrische Bahnanlage, so bietet den besten Schutz ein unmittelbar unter denselben gespanntes weitmaschiges Netz von Schutzdrähten. Es werden zu diesem Zwecke zwischen den Tragständern der Telephondrähte zwei Drähte gespannt und in Abständen von etwa 2 m durch Querdrähte verbunden.

Einen guten Schutz bietet ferner folgende Einrichtung, die auch im allgemeinen von den betheiligten Behörden als genügend angesehen wird. Auf die Arbeitsleitung wird ein halbes Bambusrohr aufgelegt, welches dieselbe nach unten freilässt. Zur Befestigung desselben dienen kleine aufgelöthete Reiter, welche mit einer Schraube versehen sind. Diese Schrauben gehen durch in das Bambusrohr gebohrte Löcher hindurch und halten dasselbe mit Hilfe von Muttern aus isolirendem Material fest. Auf diese Weise wird eine Berührung herabgefallener Drähte mit der Arbeitsleitung sicher verhindert.

In Universitätsstädten, wo eine elektrische Bahn in der unmittelbaren Nähe von Anstalten vorbeiführt, in denen elektrische und magnetische Messungen vorgenommen werden, ist eine fühlbare Störung der Messinstrumente nicht ausgeschlossen. Mit diesen Verhältnissen beschäftigt sich ausführlich ein Gutachten, das der Geh. Regierungsrath Dr. Slaby, derzeitiger Rektor der Technischen Hochschule in Charlottenburg, im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der geistlichen, Unterrichts- usw. Angelegenheiten erstattet hat, um den Einfluss einer in Königsberg i/Pr. geplanten elektrischen Bahnanlage auf die elektrischen Messungen der Universitätsanstalten festzustellen. Nach diesem Gutachten kommt es bei den vorzunehmenden Messungen, soweit sie lediglich Unterrichtszwecken dienen und die Praktikanten im Gebrauch der wissenschaftlichen Hilfsmittel üben sollen, auf eine grössere oder geringere Genauigkeit der Messresultate nicht an. Gutachter hält es vom pädagogischen Standpunkte aus sogar für vortheilhaft, wenn dem Praktikanten von vornherein Gelegenheit gegeben wird, Fehler einer Untersuchung, die durch Störungen verursacht werden, kennen und in ihrem Einfluss auf das Gesammtresultat schätzen zu lernen. Auch ohne den Einfluss einer Starkstromanlage sind übrigens Störungen, hervorgerufen durch hin- und hergehende Personen, vorüberfahrende Wagen usw. nicht zu vermeiden und oft viel erheblicher, als die Störungen elektrischer Natur. Anders steht es mit den Versuchen, welche der Forschungsthätigkeit der Professoren und Doktoranden gewidmet sind. Bei diesen ist jede Störung zu vermeiden. Oft wird es möglich sein, die Arbeiten in günstiger gelegenen Lokalen vorzunehmen. Aber selbst wenn dies nicht der Fall ist, so hat doch die heutige Wissenschaft Mittel in der Hand, die elektrischen Messinstrumente oder Messmethoden derart zu gestalten, dass dieselben einen Selbstschutz gewähren. Die Elektrotechnik hat sich derartiger Instrumente und Methoden schon längst bedienen müssen, um in der Nähe der starken magnetischen Störungsfelder von Dynamomaschinen elektrische Messungen auszuführen. Bei genügendem Entgegenkommen seitens der Wissenschaft hat also die Anlage elektrischer Bahnen in der Nähe solcher Institute Bedenken nicht. K.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Lokalbahnaktion des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Bekanntlich hat der Reichsrath in seiner letzten Session den Bau von 16 Lokalbahnen beschlossen. Mehrere Kronländer, wie Tirol, Salzburg, Oberösterreich und Krain wurden noch gar nicht mit Lokalbahnen bedacht, und in denjenigen Kronländern, welche mit solchen bedacht wurden, tauchen noch immer neue Projekte auf.

Nicht weniger als 200 Lokalbahnprojekte liegen aus den einzelnen Kronländern zur Begutachtung vor; hiervon entfallen etwa 70 auf Böhmen, 50 auf Galizien und die Bukowina und der Rest auf die übrigen Kronländer. Alle diese Pläne, welche zum grossen Theil detaillirt ausgearbeitet und ziffermässig belegt sind, müssen im Lokalbahnamte des Handelsministeriums genau geprüft werden, damit unter denselben eine alle Theile befriedigende Auswahl getroffen werden könne. Nur ein kleiner Theil der vorgeschlagenen Eisenbahnen dürfte thatsächlich zur Durchführung gelangen. Für die neue Abtheilung des Handelsministeriums eröffnet sich eine weitgreifende Thätigkeit.

In der Herbstsession wird dem Reichsrathe das neue Lokalbahngesetz unterbreitet werden, welches die Bedingungen für eine ausgedehnte Heranziehung des Privatkapitals zum Bau von Lokalbahnen schaffen soll. Die noch bestehenden Differenzen, welche sich namentlich auf die Befreiung von dem Billetstempel im Personenverkehr beziehen, werden hoffentlich in einem der Entwickelung des Verkehrs förderlichen Sinne gelöst werden. Die Lokalbahnprojekte, für welche sich die Regierung entscheidet, werden den Landtagen der einzelnen Kronländer zur Genehmigung vorgelegt werden, und in der Frühjahrssession will die Regierung an den Reichsrath mit einer Vorlage herantreten, welche den Ausbau einer Reihe neuer Lokalbahnen, insbesondere in solchen Theilen der Monarchie, die bisher noch keine Verbindung mit dem grossen Schienennetze besitzen, sicherstellen soll.

Das Projekt des Donau-Oderkanals.

Die Vertreter des Komitees für diesen Kanal wurden vom Handelsminister Grafen Wurmbrand empfangen. Er liess sich die Grundzüge des Projekts entwickeln, welches in der Gewährung der Staatsgarantie für die Verzinsung eines Theiles des Anlagekapitals gipfelt. Er versicherte, er könne hier nur ganz persönliche Meinungen aussprechen; er bringe jedoch dem Donau-Oderkanal ein lebhaftes Interesse entgegen, da dieses Projekt gewissermaassen einen Theil einer grösseren Durchführung bilde, welche er im Auge habe. Der Minister

zeigte sich von der Idee der Wasserstrassen und speziell des Donau-Oderkanals unterrichtet und erörterte mit den Mitgliedern des Konsortiums alle Details des Projekts. Hierbei wünschte der Minister, dass das Komitee noch eine Ergänzung des Elaborats vornehmen und den kommerziellen Theil des Projekts, insbesondere die Daten über die Betriebsverhältnisse, die Chancen der Ertragsfähigkeit und die voraussichtliche Rentabilität des Kanals, näher ausarbeiten möge. Wenn diese Ergänzung vorliegen werde, wolle der Minister das Projekt eingehend studiren und die Entscheidung der maassgebenden Faktoren einholen. Das Komitee wird nun im Laufe des Herbstes den Projektentwurf in dem angedeuteten Sinne ergänzen und sodann neuerlich an den Handelsminister herantreten.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Dr. Karl Freiherrn von Offermann in Brünn für eine normalspurige Lokalbahn von Zdaunek nach Nemotitz auf die Dauer eines Jahres;

b) der Stadtgemeinde Wien die Konzession zum Bau und Betriebe der von derselben geplanten Schleppbahnanlagen zwischen der Donau-Uferbahn und dem sogenannten Pfeiffer'schen Lagerplatze;

c) dem Konzessionär der Tramwaylinie Linz-Urfahr Hermann Hofmann die Konzession zum Bau und Betriebe einer Fortsetzungslinie durch die Urfahrer Hauptstrasse und die Kaarstrasse zum Bahnhofe der Mühlkreisbahn in Urfahr;

d) der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft für eine normalspurige Lokomotiveisenbahn von Teplitz nach Lobositz mit einer Abzweigung von Settenz zum Bahnhofe der K. K. Staatsbahnen in Teplitz-Waldthor und einer Schleppbahn von Lobositz zur Elbe;

e) dem Anton Lanz in Unter-Kralovic für eine Lokalbahn von der Projektstation Wlaschim der projektirten Lokalbahn Beneschau-Wlaschim nach Unter-Kralovic auf die Dauer von 6 Monaten; endlich

f) dem Eisenbahnkomitee für den Bau einer normalspurigen Lokalbahn von Holitz nach Radwanitz auf die Dauer eines Jahres.

Uebergang der mit Wellekins-Oel beleuchteten Wagen von den Ungarischen auf die Oesterreichischen Bahnlinien.

Das Königlich Ungarische Handelsministerium hat mit verschiedenen Petroleumsorten zu dem Zweck Versuche anstellen lassen, um festzustellen, unter welchen Bedingungen Petroleumöl zur inneren Beleuchtung der Eisenbahnwagen gefahrlos verwendet werden könnte. Es ergab sich, dass jene Petroleumsorten entsprechen, die bei der Temperatur, auf welche das Beleuchtungsmaterial in den Eisenbahnwagen sich erwärmen kann, noch keine der Explosion ausgesetzten Dämpfe entwickeln. Dem entspricht das Wellekins-Oel, welches erst bei einer Temperatur von 119—125° Celsius entzündbare Dämpfe entwickelt; daher hat das Königlich Ungarische Handelsministerium die Verwendung, sowie auch aller anderen Petroleumsorten, welche die gleiche Eigenschaft besitzen, zur inneren Beleuchtung der Eisenbahnwagen gestattet. Der Uebergang der mit dem genannten Oel beleuchteten Wagen aus Ungarn auf die Oesterreichischen Bahnen wurde vom K. K. Handelsministerium mit der Begründung gestattet, dass günstige Erfahrungen mit dem in den Schlafwagen verwendeten Silberlichte seit 1876 gemacht wurden.

Abänderungen und Ergänzungen der Bestimmungen der Konzessionsurkunde für die Buschtêhrader Bahn.

Hierüber enthält die Nr. 174 des „R.-G.-Bl." und die Nr. 95 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." eine Kundmachung des K. K. Handelsministeriums.

Die wichtigste der Modifikationen der Konzession bezieht sich auf die Einlösung der Bahn und zwar durch folgende Bestimmung: „Die Befugniss der Staatsverwaltung zur eventuellen entgeltlichen Einlösung sämmtlicher Linien der ausschl. priv. Buschtêhrader Bahn tritt unbeschadet der Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 11. Januar 1867, § 18, und der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 1. Juli 1868, § 19, für beide Netze mit Ende des Jahres 1897 ein. Die Einlösungsbestimmungen für die Hauptlinien der Buschtêhrader Bahn finden auch auf die Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz Anwendung, so dass diese Lokalbahn in Bezug auf das staatliche Einlösungsrecht als integrirender Bestandtheil der anschliessenden Hauptlinie der Buschtêhrader Bahn anzusehen ist." Die Buschtêhrader Bahn unterwirft sich ferner bezüglich ihrer sämmtlichen Linien der von der Staatsverwaltung im Interesse der inländischen Mühlenindustrie zu treffenden Tarifmaassnahmen. Die Begünstigungen für Militärtransporte finden auch auf Sendungen zu den Staats-Pferdezuchtanstalten Anwendung; ferner werden neue Verfügungen über den Transport von Schüblingen und Sträflingen getroffen. Die Buschtêhrader Bahn gewährt besondere Begünstigungen für den Bau und Betrieb neu zu errichtender oder bereits bestehender Lokalbahnen. Hierüber wird in die Konzessionsurkunde folgende Bestimmung aufgenommen: „Die Gesellschaft ist bereit, den Unternehmungen von künftighin an die gesellschaftlichen Bahnlinien anschliessenden Lokalbahnen analoge Zugeständnisse, wie solche im Art. 6 des Lokalbahngesetzes vom 17. Juni 1887 bezüglich der unentgeltlichen Mitbenutzung bestehender Stationsanlagen für die daselbst bezeichneten Lokalbahnen vorgesehen sind, mit der Maassgabe zu gewähren, dass die Kosten von Herstellungen, welche durch die Einmündung neuer Lokalbahnen in Stationen der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn veranlasst werden, lediglich von den betreffenden Lokalbahn-Unternehmungen zu tragen sind. Bezüglich der Besorgung des Stationsdienstes in den Anschlussstationen und der Angemessenheit der hierfür zu leistenden Vergütung unterwirft sich die Buschtêhrader Eisenbahn, sofern hierüber eine Vereinbarung mit der Unternehmung der neuen Lokalbahnen nicht zustande kommen sollte, der Entscheidung des Handelsministeriums. Die Gesellschaft ist ferner auch bereit, ohne jedoch diesfalls eine Verpflichtung zu übernehmen, das Zustandekommen von an die gesellschaftlichen Bahnlinien anschliessenden Zweig- und Flügelbahnen durch Uebernahme des Betriebes der letzteren unter Beistellung des Fahrparkes gegen Vergütung der eventuell pauschalmässig festzusetzenden Selbstkosten oder auf sonstige Weise nach Kräften zu unterstützen." Endlich werden die Bestimmungen über den Postdienst und die Beförderung von Militärtransporten, sowie über die Anlage von Telegraphenleitungen seitens der Buschtêhrader Bahn durch neue, weitergehende Anordnungen ersetzt.

Der Oesterreichisch-Ungarische Aussenhandel im I. Halbjahr 1894.

Das statistische Departement im K. K. Handelsministerium veröffentlicht den Ausweis über die Waaren-Ein-, Aus- und -Durchfuhr im I. Halbjahr 1894, die Mengen gegliedert nach den einzelnen Provenienz- und Destinationsländern. Der provisorische Handelswerth des Waarenverkehrs, ausschl. edle Metalle und Münzen, sowie der retourgehenden Emballagegenstände betrug auf Grund der letzten Mengen- und Werthfeststellungen im I. Halbjahr 1894: Einfuhr 361,6 Millionen Gulden, Ausfuhr 372,2 Millionen Gulden. Das Saldo aus dem Waarenverkehr beziffert sich daher mit 10,6 Millionen Gulden. Nach den in dieser Publikation veröffentlichten Daten der Waarendurchfuhr im I. Halbjahr 1894 betrug diese: 3 301 919 Metercentner, 181 524 Stück und 2 743 t gegen 1 915 660 Metercentner, 308 483 Stück in der gleichen Periode 1893. Eine wesentliche Steigerung hat platzgegriffen bei der 6. Klasse Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl usw. um 1,2 Millionen Metercentner.

Die Herbstmanöver und der Frachtgutverkehr.

Die Direktionen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn haben infolge der Truppentransporte für die nächst mehrerer ihrer Linien bevorstehenden Herbstmanöver auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Betriebsreglements (entspricht dem § 52 des Deutschen Vereins-Betriebsreglements) bezw. des Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens mit Genehmigung der K. K. Generalinspektion für Frachtgut mit Ausnahme lebender Thiere und für die Zeit vom 5. bis 12. September d. J. eine Zuschlagsfrist von 3 Tagen zur gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt. Von dem der Eisenbahn zustehenden Recht, Güter nach Zulänglichkeit der Lagerräume nur in einstweilige Verwahrung mit dem Vorbehalt späterer Annahme zur Beförderung zu übernehmen, wird bereits vom 1. d. Mts. ab ein ausgedehnter Gebrauch gemacht werden.

Eisenbahnbau in Ungarn.

In Budapest fand eine Versammlung von Eisenbahnbau-Subunternehmern und Arbeitsführern zu dem Zwecke statt, um über die Mittel und Wege zu berathen, wie dem Ueberhandnehmen fremdländischer Unternehmer, Ingenieure und Arbeiter zu begegnen sei. Diese nähmen — so wurde in der Versammlung geklagt — den Ungarischen Fachgenossen die einträglichsten Arbeiten weg; die Ungarn nähmen nicht einmal den vierten Theil aller beim Bau Beschäftigten ein und würden nur zu den untergeordnetsten, am schlechtesten bezahlten Arbeiten verwendet. Dies sei namentlich der Fall bei folgenden Eisenbahnbauten: Budapest-Gran, Marmarossziget-Körösmezö, bei der Slavonischen Lokalbahn und bei St. Lorenz-Naschitz.

Auch bei den Arbeiten am Eisernen Thor, bei der Theissregulirung und bei der Schottergrubenausbeutung sollen ähnliche Verhältnisse bestehen. Selbst hinsichtlich der Besteue-

rung zögen die Ungarn den Kürzeren, denn diese müssten die volle, ihnen jährlich vorgeschriebene Steuer entrichten, ob sie Arbeit finden oder nicht, während die Fremden nach einer Arbeit von einigen Monaten mit grossem Verdienstgewinn unbesteuert aus dem Lande zögen. Die Versammlung wählte ein Komitee, welches diese Beschwerden dem Handelsminister mit der Bitte um schleunige Abhilfe vorbringen soll.

Wagenbeistellung für die Böhmischen Kohlenreviere.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat, im Einvernehmen mit den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, die diesjährigen Konferenzen mit den Kohleninteressenten des nordwestlichen und westlichen Böhmischen Kohlengebiets einberufen, damit dieselben wegen Feststellung der Verhältnisszahlen für die Wagenbeistellung bei eintretendem Wagenmangel für die Zeit vom 1. d. Mts. bis 31. August 1895 eine Vereinbarung treffen. Es sind dies die Kohlenreviere von Pilsen, Elbogen-Falkenau und Teplitz-Brüx-Komotau. Zur Theilnahme an diesen Konferenzen sind auch die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, sowie die K. K. Berghauptmannschaft in Prag geladen.

Zugverspätungen im Monat Juli d. J. in Oesterreich.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 380; bei den Personenzügen über 20 Minuten 668; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 90; im ganzen 1138. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und ungewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht erreicht werden konnten, betrug 108.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat Juli d. J.

In jenem Monate haben die Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie die vom Staate betriebenen Privatbahnen eine Einnahme von 7691023 fl. ergeben, somit eine Mehreinnahme von 326837 fl. als im gleichen Monate des Vorjahres. Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. wird eine Gesammteinnahme von 47728489 fl. ausgewiesen, somit eine Mehreinnahme von 4478244 fl. gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres.

Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen und die Fünfkirchner Kohlenwerke der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Die Direktion der genannten Bahn hat dem Fünfkirchner Kohlenwerk erklärt, dass sie heuer nicht gewillt ist, einen Kohlenabschluss mit den Fünfkirchner Werken zu machen. Diese Lieferung hatte in den letzten Jahren noch bis 775000 Metercentner betragen, was etwa einem Sechstel der Werkförderung — im Jahre 1893 bezifferte sich dieselbe mit 4800000 Metercentner — gleichkommt. In Fünfkirchen erregt diese Entscheidung der Ungarischen Staatsbahnen tiefes Bedauern, denn die nun nöthige Einschränkung des Förderbetriebs zwingt die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, ihren Arbeiterstand entsprechend einzuschränken.

Der Hafenbrand in Fiume.

Nachdem derselbe viele Tage gewüthet und Millionen Werthe verschlungen hat, ist es endlich gelungen die Löschung dieses Brandes herbeizuführen. Die Direktion der Ungarischen Staatseisenbahnen gibt zur Orientirung und Beruhigung des verfrachtenden Publikums bekannt, das die Aktionsfähigkeit des Fiumaner Hafens trotz der durch die Feuersbrunst verursachten Verwüstungen intakt bewahrt wird, nachdem zum Ersatze der abgebrannten Magazine alle nöthigen Verfügungen getroffen wurden.

Torontaler Lokalbahnen.

Dieses Bahnnetz umfasst gegenwärtig die Linien Gross-Becskerek-Versecz, Szécsány-Párdány und Gross-Becskerek-Pancsova, welche letztere erst in diesem Frühjahre dem Verkehre übergeben wurde, in der Länge von 110 km und steht im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen. Der Kostenaufwand betrug 3002000 fl. Die genannten Linien weisen ungeachtet des noch nicht erfolgten Ausbaues mehrerer wichtiger Ergänzungslinien eine stetig steigende Rentabilität nach. Die Einnahmen für 1893 betrugen nämlich 274000 fl., um 71000 fl. mehr als 1892, also eine Steigerung um 35 % gegen das Vorjahr. Der Reingewinn beträgt 122000 fl., um 50000 fl., also 71 % mehr als im Jahre 1892. Der Reingewinn entspricht demnach einer 5,93 % Verzinsung des Prioritäts-Aktienkapitals und 4,24 % des thatsächlichen Baukapitals. Die Direktion hat nun den Ausbau mehrerer bereits trassirter Linien in der beiläufigen Länge von 157 km beschlossen.

Unpfändbarkeit der Bezüge eines nicht dauernd angestellten Eisenbahnbediensteten (Rechtsfall).

Einem Gläubiger wurde erstrichterlich die exekutive Einantwartung eines Drittels der Bezüge seines bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen im Bauleitungsbüreau der Unterkrainer Bahnen angestellten Schuldners bewilligt. Sowohl das Oberlandesgericht, als auch der Oberste Gerichtshof änderten (letzterer mit Entscheidung vom 20. März d. J.) dieses Urtheil ab und wiesen das Exekutionsgesuch zurück. Der Oberste Gerichtshof ging hierbei von der Erwägung aus, dass, da der Schuldner kein definitiver Beamter der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ist, sondern nur für die Dauer des Bedarfs beim Bau der Unterkrainer Bahnen mit Vorbehalt einmonatlicher Kündigung aufgenommen wurde, er nicht zu den im Gesetze vom 21. April 1882 „R.-G.-Bl." Nr. 123 angeführten Beamten mit ständigen Dienstbezügen gehört, daher die Bestimmungen dieses Gesetzes auf ihn keine Anwendung finden. Auch das Gesetz vom 26. Mai 1888, „R.-G.-Bl." Nr. 75 muss diesfalls ausser Betracht gelassen werden, weil die Bedienstung weder auf 1 Jahr bestimmt noch eine Kündigungsfrist von 3 Monaten für die Auflösung des Vertrages festgesetzt ist. Das Honorar des Schuldners ist daher lediglich als Entgelt einer Person aufzufassen, welche ohne dauernde Anstellung ihre Thätigkeit im Arbeits- oder Dienstverhältnisse verwendet. Auf ein derartiges Entgelt finden aber die Bestimmungen des Gesetzes vom 29. April 1873 „R.-G.-Bl." Nr. 68 Anwendung, nach welchen die Beschlagnahme künftiger Lohnabzugsraten unzulässig ist. („Ver.-Blatt" 1894, Nr. 77.)

Besondere, die Abgabe von Sendungen betreffende Vermerke im Frachtbriefe als integrirende Bestandtheile des Frachtvertrages (Schiedsspruch).

Eine Sendung Kleie wurde in Lemberg nach Breslau mit einem Frachtbriefe aufgegeben, welcher zwar den Namen des Adressaten, aber auch die Klausel „Bahnhof restante" enthielt. Diese Klausel war auch auf dem Aufgaberezepisse ersichtlich, auf dessen Rückseite noch die Anmerkung stand, dass Sendungen mit der Bestimmung „Bahnhof restante" dem Adressaten nicht avisirt und nur gegen Abgabe des Aufgaberezepisses ausgefolgt werden. Dessenungeachtet wurde die fragliche Kleiensendung dem im Frachtbrief bezeichneten Adressaten avisirt und ausgefolgt, weshalb der Aufgeber die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beim Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichte auf Entschädigung verklagte, weil er vom Adressaten hierfür nicht die Zahlung erhielt. Die Generaldirektion wurde auch gegen Ablegung des Haupteides über den Handelswerth dieser Sendung von seiten des Klägers zu dessen Zahlung und zum Ersatz der Gerichtskosten aus folgenden Gründen verurtheilt: Die Einwendung gegen die Kompetenz des Schiedsgerichtes, dass nämlich der Transport des Gutes theilweise auf einer ausländischen, dem Schiedsgerichte nicht unterworfenen Bahn erfolgte, ist nach dessen Statut unzulässig. Die meritorische Einwendung der Verjährung auf Grund der Art. 386 und 408 des A. D. H.-G.-B. konnte deshalb nicht berücksichtigt werden, weil im vorliegenden Falle von einem Verluste des Gutes nicht die Rede sein kann und weil der Bestimmung des § 59 (des früheren, diesfalls noch maassgebenden) Betriebsreglements entgegen das Gut avisirt wurde, ohne dass die Bahn hierzu berechtigt war; es liegt daher ein Verschulden ihrerseits vor, welches den Adressaten in die Lage setzte, entgegen dem Willen des Aufgebers die Waare zu beziehen. Der Anspruch gegen den Frachtführer kann aber doch nur dann erlöschen, wenn die Bestimmungen, welche bezüglich der Ausfolgung der Waare getroffen waren, auch eingehalten wurden. Wenn dies nicht geschah und die Bahn diesbezüglich ein Verschulden trifft, so kann sie die Verjährung nicht zu ihren Gunsten geltend machen. Schliesslich musste das Schiedsgericht in Erwägung ziehen, dass die in dem vorliegenden Falle angewandte Art der Versendung von seiten der Kaufleute deshalb benutzt wird, um eine Waare, für welche sie den Kaufpreis noch nicht bekommen haben, bis zum Erhalt des Kaufpreises noch in der Hand zu besitzen. Sie haben dann die Möglichkeit, den Vermerk aufzulassen, bezw. diese Klausel zu anulliren, und besteht bis dahin die Unmöglichkeit, dass der Adressat die Waare ohne Willen des Aufgebers ausgefolgt erhält. Ist nun durch die Avisirung letzterem der Bezug der Waare ohne und geradezu gegen den Willen des Absenders ermöglicht worden, so kann diesem ein Schaden daraus erwachsen, den zu vertreten die Bahn verpflichtet erscheint. Eventuell kann die beklagte Bahn ihren Regress gegen die Schuldtragende nehmen. („Juristische Blätter" Nr. 34 vom 26. August d. J.)

Die 4 % Prioritätsobligationen der Valsuganabahn.

Dieselben sind im offiziellen Kursblatt zum ersten Male notirt. Diese 4 % Prioritätsanleihe von 9 Millionen Kronen, zerlegt in Appoints à 10 000, 2 000 und 200 Kr. gelangt im Zeitraume von 73 Jahren vom 1. Juli 1896 ab im Wege der Verloosung zur Rückzahlung. Dieselbe geniesst sowohl für die Verzinsung als auch bezüglich der Einlösung die Garantie der Oesterreichischen Staatsverwaltung. Die halbjährigen, am 1. Januar und 1. Juli jeden Jahres zahlbaren Kupons gelangen ohne Steuergebühren oder sonstigen Abzug zur Auszahlung. Die Rückzahlung der verloosten Obligationen, sowie die Einlösung der Kupons erfolgt nach Wahl des Inhabers in Wien, Innsbruck oder Bozen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die rohen Angriffe, welche im Niederösterreichischen Landtage gegen die Veranstalter, wie gegen die Theilnehmer an dem Wiener Saatenmarkte gerichtet wurden, haben es bewirkt, dass die Anmeldungen für den anfangs der Woche stattgehabten 22. internationalen Saatenmarkt in Wien spärlich eingelaufen sind. Es war zu befürchten, dass ganze Gruppen von Getreidehändlern und Landwirthen, sowohl des In- als auch des Auslandes fehlen werden. Ueber den Erfolg referiren wir im nächsten Berichte. Im ganzen war aber doch die Stimmung für Bahnaktien eine günstige: Buschtěhrader Bahn (Lit. A. 1318, Lit. B. 509) bildeten das gesuchteste Objekt der Spekulation; dem folgten Aussig-Teplitzer Bahn (1690). Nordwestbahn (231,65) und Südbahn (111) wurden von Berlin gekauft; Staatsbahn (355) stiegen wegen des sich behauptenden Gerüchtes der Konversion ihrer 5 % Prioritäten und Elbethalbahn (268) wegen der verlautenden Verstaatlichungsabsicht der Regierung. Geringere Avancen zeigten Kaschau-Oderberger Bahn (187,50) und Ungarisch-Galizische Bahn (206). Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3210) war infolge von Realisirungen matter. In Prioritäten war fast gar kein Geschäft.

Aus Russland.

Zur Reform der Personentarife.

Ueber diesen für die Entwickelung des Personenverkehrs in Russland zweifellos sehr wichtigen Gegenstand haben wir bereits wiederholt berichtet. Gegenwärtig sind die Reformarbeiten, wie bekannt, bereits beendet, das ganze Projekt von den verschiedenen Regierungsinstitutionen geprüft und gutgeheissen, sodass der neue Tarif am 1. Dezember d. J. zur Einführung gelangen wird.

Um die Reform auch formell, soweit die Billets dabei in Frage kommen, durchführen zu können, ist beschlossen worden, 3 Arten von Fahrkarten auszugeben: 1. Pappfahrkarten vom jetzigen Format, auf denen nur die Endstation angegeben ist; 2. längere Pappfahrkarten, auf denen 20 Stationen angegeben sind; der Kassirer wird diese bei der Verabfolgung derart zu zerschneiden haben, dass die letzte Station der Fahrkarte die Endstation des Fahrgastes ist; 3. papierene Fahrkarten, die vom Kassirer handschriftlich ausgefüllt werden. Die erstgenannten Fahrkarten werden „einheitliche“, die zweiten „durchschnittene“ und die dritten „Blankofahrkarten“ heissen.

In engem Zusammenhange mit der Reform des bestehenden Personentarifs steht ferner die Frage über die Gültigkeitsdauer der von den Eisenbahngesellschaften verkauften Personenbillets. Bisher wurde die Zahlung für die Eisenbahnfahrt für jede Werst in gleichem Betrage erhoben; ein eigentlicher direkter Personenverkehr bestand nur zwischen wenigen Stationen, sodass in den meisten Fällen diejenigen Reisenden, die auf mehreren Bahnen zu fahren hatten, auf jeder derselben ein besonderes Billet lösten. Wenn diese Prozedur auch langweilig war, so hatte sie doch das Bequeme, dass jeder Reisende nach Wunsch die Reise unterbrechen konnte. Mit Einführung des neuen Personentarifs wird die Sache anders: Da dieser Tarif ein Differenzialtarif ist und der Einheitssatz um so geringer ist, je grösser die zurückgelegte Strecke ist, so versteht es sich von selbst, dass jeder Reisende sich mit einem direkten Billet versehen wird und somit tritt die Frage auf, für wie lange die Gültigkeitsdauer für Personenbillets zu bemessen ist, damit die Personen die Möglichkeit haben, ihre Reise zeitweilig zu unterbrechen. Zur Berathung dieser Frage wurde, der „Torg. Prom. Gas.“ zufolge, beim Eisenbahndepartement eine Kommission eingesetzt, die bereits einen definitiven Beschluss gefasst hat. Bis jetzt galt für den direkten Verkehr die Regel, dass für die Zurücklegung von je 200 Werst 24 Stunden festgesetzt waren. Ursprünglich bestand die Absicht, auch für die Zukunft diesen Termin beizubehalten. Damit aber kein Missbrauch getrieben und die Fahrt mit ein und demselben Billet nicht 2 Mal zurückgelegt werde, wurde die Gültigkeitsdauer der Billets etwas verkürzt. Den Reisenden soll zur Zurücklegung der Fahrt bewilligt werden

von 1 bis 225 Werst 1 Tag
„ 226 „ 525 „ 2 Tage
„ 526 „ 825 „ 3 „
„ 826 „ 1 125 „ 4 „
„ 1 126 „ 1 525 „ 5 „

usw., wobei je 400 Werst für jeden neuen Tag gerechnet werden. Zugleich damit besteht die Absicht, auch die Gültigkeitsdauer der Billets im Lokalverkehr in dem Sinne abzuändern, dass in Zukunft auch auf diesen Verkehr die oben erwähnten Termine des direkten Verkehrs erstreckt werden

Der Bau des zweiten Geleises

an den Bahnen Kasatin-Schmerinka-Proskurow, Rowno-Roschishtsche, Brest-Belostok und Sdolbunowo-Dubno ist nach den „Pet. Wed.“ beendet worden. An 2 Punkten der neuen Bahnen sind grosse Brücken über die Dessna und den Bug gebaut worden, ferner hat man viele Stationen erweitert. Die Kosten betrugen über 7 Millionen Rubel.

Offizielles Kursbuch.

Das Ministerium will nach der „Now. Wr.“ vom nächsten Jahre an einen „Führer durch Russland“ („Wserossiski Putewoditel“) herausgeben, zu dessen Redakteur der Verweser der kommerziellen Abtheilung der Losowo-Ssewastopoler Bahn, N. B. Brühl, bestimmt ist, welcher zugleich zum Beamten für besondere Aufträge ernannt wird. Der Ertrag dieses offiziellen Buches wird zu wohlthätigen Zwecken bestimmt. Es unterliegt keinem Zweifel, dass damit eine vorhandene Lücke ausgefüllt werden wird, denn bisher waren es nur Privatunternehmungen, die sich mit der Herausgabe von Kursbüchern beschäftigten, ein offizielles Kursbuch gab es eben nicht. Es bleibt abzuwarten, wie die Aufgabe gelöst werden wird, denn nur wenn es schnell erscheint und zuverlässig ist, wird es die vorhandenen privaten, aber recht gut bearbeiteten Kursbücher aus dem Felde schlagen können.

Altersgrenze für die Beamten der Staatsbahnen.

St. Petersburger Zeitungen entnehmen wir die Nachricht, dass die Bestimmungen über die Altersgrenze in diesen Tagen auch für die Beamten der Staatsbahnen in Kraft gesetzt werden. Jeder etatmässige Beamte, der das 55. Lebensjahr erreicht hat, wird seinen Abschied nehmen müssen. In kürzester Zeit sollen diese Regeln auch auf die Privatbahnen ausgedehnt werden.

Wenn die Maassregel wirklich durchgeführt wird, so gibt das eine starke Verjüngung des gesammten Beamtenstandes. Es scheint übrigens wieder ein Mal mit einem etwas sehr scharfen Besen gekehrt zu werden. 55 Jahre als Altersgrenze scheint doch für einen recht bedeutenden Theil der Beamten etwas niedrig gegriffen zu sein.

Direkter Personenverkehr.

Am 20. August d. J. wird nach den „Pet. Wed.“ der direkte Verkehr zwischen Warschau und den Stationen der Galizischen und Böhmischen Bahnen eröffnet. Zum ersten Mal werden hier die sogen. „gemischten“ Fahrkarten eingeführt, mit denen man die eine Hälfte des Weges in der II., die andere in der III. Klasse fahren kann.

Aus Frankreich.

Die Verstaatlichung der Südkanäle.

Ueber diesen Gegenstand hat auf Vorlage des Ministers der öffentlichen Arbeiten der Landes-Eisenbahnrath am 16. Mai 1894 verhandelt; es geht daraus folgendes hervor:

Weil es unmöglich war, zwei in Wettbewerb tretende Verkehrsmittel, die der Verkehr der Gegend nicht genügend ernähren konnte, an verschiedene Unternehmungen zu übertragen, so wurde zu gleicher Zeit und an dieselbe Gesellschaft der Garonne-Seitenkanal und die Eisenbahn Bordeaux-Cette konzessionirt. Der Südkanal andererseits war auf immer seinem Schöpfer Riquet und seinen Nachkommen konzessionirt; Riquet hat einige Zeit lang versucht, den Wettbewerb gegen die neue Eisenbahn Toulouse-Cette aufzunehmen, war aber in dem Kampfe besiegt worden und man hatte, um die Kanaleigenthümer vor vollständigem Verluste zu bewahren, nichts besseres zu thun gewusst, als den Kanal durch Vertrag vom 29. Mai 1858 auf 40 Jahre gegen eine jährliche Pacht von 942 000 Frcs. an die Südbahn zu verpachten. So wurden zwei Schifffahrtsstrassen und die Eisenbahn in einer Hand vereinigt.

Diese Verschmelzung rief bald Beschwerden von denjenigen hervor, die sie 1852 am eifrigsten befürwortet hatten; 1863 wurde eine Bittschrift mit 35 000 Unterschriften an den Senat gerichtet, um die Verstaatlichung des Seitenkanals und die Auflösung des Pachtverhältnisses bezüglich des Südkanals zu erlangen. Seitdem sind sich derartige Bittschriften und Beschwerden unaufhörlich gefolgt und seit 1884 bilden sie in

jeder Tagung der Kammern den Gegenstand von Gesetzentwürfen. Ende 1891 wurde die Südbahn im Hinblick auf die Lage, in die sie durch Verstaatlichung der Kanäle kommen würde, zu Vorschlägen aufgefordert. Obgleich Art. 60 des Bedingnissheftes ausdrücklich bestimmt, dass die Verstaatlichung bezüglich des Kanals und der Eisenbahn gleichzeitig zu erfolgen habe, und stets zugegeben war, dass die beiden Konzessionen untrennbar sind, wollte sich die Gesellschaft doch nicht hinter ihr Recht verschanzen und erklärte sich unter Vorbehalt der Entschädigung zur theilweisen Verstaatlichung ihrer Konzession und zur Auflösung des Pachtverhältnisses bereit.

Der Verlust im Falle der Verstaatlichung rührt nach der Meinung der Gesellschaft nicht aus der Ablenkung des Verkehrs auf den Kanal her; denn selbstverständlich wird die Eisenbahn alle Anstrengungen machen, um den Kampf auszuhalten und sich ihren Verkehr zu bewahren. Die Südkanäle sind nun wegen ihrer Entfernung von den Kohlenbergwerken, Steinbrüchen und Erzgruben für schwer wiegende Waaren nicht zugänglich; ihr Wettbewerb bezieht sich also nur auf Waaren von Werth, besonders Wein und Getreide, die auch die Hauptfracht der Eisenbahn bilden. Die Aufhebung der Kanalgebühren nöthigt also die Südbahn zu bedeutenden Tarifermässigungen für die werthvolleren Waaren, die nach Berechnung der Gesellschaft einen jährlichen Verlust von 6 387 164 Francs ausmachen würden. Aber da die Pachtzeit für den Südkanal am 30. Juni 1898 abläuft, so würde die Entschädigung an die Gesellschaft nur bis zu diesem Zeitpunkt die genannte Summe erreichen. Später würde sie sich auf 1 830 178 Frcs. ermässigen, welche den durch den Wettbewerb des Seitenkanals allein verursachten Verlust darstellen. Durch Vorschlag vom 17. Oktober 1892 hat die Gesellschaft auf eine im voraus festgesetzte Entschädigung verzichtet und sich erboten, alljährlich auf eine besondere Rechnung die Vermehrung der Zinsengewähr zu übertragen, die sich aus den erlittenen Verlusten im Vergleich zum Durchschnitt der letzten 7 Jahre vor der Verstaatlichung ergibt. Die Rückzahlung dieser Summen seitens der Gesellschaft an den Staat soll erst erfolgen, wenn sie ihre ganze aus der Zinsengewähr herrührende Schuld berichtigt hat, und nur von den Reinerträgen über 15 Millionen. Nach Ablauf der Konzession oder im Falle der Verstaatlichung sollen die Summen dieser besonderen Rechnung nicht rückzahlbar sein. Dem Landes-Eisenbahnrath erschien es gefährlich, das dem Staat aufzuerlegende Opfer auf diese Weise unbestimmt zu lassen, und er hat versucht, den voraussichtlichen Verlust der Südbahn möglichst genau abzuschätzen.

Bezüglich des Südkanals erschien die Kapitalisirung des Reinertrages die beste Lösung. Die jetzt an die Eigenthümer zu zahlende Pacht von 942 000 Frcs. kann jedoch nicht als Grundlage dienen, da der Pachtvertrag 1898 erlischt. In den 10 günstigsten Jahren (1873—1882) betrug der Tonnengehalt durchschnittlich 29 209 700 t und ergab bei einer durchschnittlichen Gebühr von 0,042 Frcs. eine Einnahme von 1 226 807 Frcs., von der nur ein Reingewinn von 414 807 Frcs. verblieb. Aber die Gebühr von 0,042 Frcs. würde nicht einmal aufrecht erhalten werden können, wenn der Kanal in Wettbewerb mit der Eisenbahn tritt; wahrscheinlich würden dann die Antheilhaber überhaupt keinen Gewinn aus dem Betriebe ziehen. Der Staat würde sich also grossmüthig zeigen, wenn er die Antheilscheine einfach ungefähr zum Nennwerthe ankauft; da sich das Grundkapital auf 12 920 000 Frcs. beläuft, so sind 10 Millionen in 3 % Rente zu zahlen, die dem Staate ein jährliches Opfer von 300 000 Frcs. auferlegen. Hierzu kommen 550 000 Frcs. jährlich an Betriebskosten des Kanals und bis zum Jahre 1960 noch 60 000 Frcs. an Ruhegehältern, so dass die gesammte Jahreslast 910 000 Frcs. für den Südkanal beträgt.

Für den Seitenkanal besteht die Entschädigung einerseits im Rückkaufspreis der Konzession und andererseits im Ersatz für den Verlust an Eisenbahneinnahmen. Der bei Berechnung des Verstaatlichungspreises zu Grunde zu legende durchschnittliche Reinertrag der letzten 7 Jahre nach Abzug der beiden ungünstigsten beträgt 251 202 Frcs. Aber da die Tarife auf Grund einer Ermächtigung vom Jahre 1858 um 36 % erhöht und nach Ablauf der Pachtzeit für den Südkanal wieder zu ermässigen sind, so ist der Reinertrag nur auf 200 000 Frcs. zu veranschlagen. Der Verlust an Eisenbahneinnahmen durch den Wettbewerb des Seitenkanals schlägt der Eisenbahnrath nur auf 780 886 Frcs. an, so dass der Südbahn für den Seitenkanal eine Entschädigung von rund 1 000 000 Frcs. jährlich zuzubilligen wäre. Das Opfer des Staates würde sich aber noch um 400 000 Frcs. Betriebskosten für diesen Kanal steigern, so dass sich das gesammte Opfer für den Seitenkanal jährlich auf 1 400 000 Frcs. stellen würde.

Bücherschau.

Infolge der Streitigkeiten der Regierung mit der Orléans- und Südbahn über die Dauer der Zinsengewähr macht das „Journal des transports" auf die folgenden beiden neu erschienenen Werke aufmerksam:

1. Histoire financière des grandes Compagnies des chemins de fer français (Finanzgeschichte der grossen Französischen Eisenbahngesellschaften) von Edmond Théry, Direktor des „Economiste Européen".

2. De la garantie d'intérêt due par l'Etat aux Compagnies des chemins de fer (Ueber die Zinsengewähr des Staates für die Eisenbahngesellschaften) von Dr. jur. Armand Feldmann, Rechtsanwalt beim Berufungsgericht. Verlag von Larose in Paris.

Personalnachrichten.

1. André Bénac, Bittschriften-Berichterstatter (maître de requêtes) im Staatsrath, früher Kabinetsdirektor im Ministerium des Innern, Offizier der Ehrenlegion, ist zum Generalsekretär des Verwaltungsrathes der Staatsbahnen ernannt worden, während A. Polack nur die Stellung als Sekretär der Direktion behält.

2. Aubertin, Verkehrsrath (conseil commercial) der Nordbahn, und Delebecque, Generalinspektor des Verkehrswesens der Nordbahn, sind in den Ruhestand getreten; Thouin, Oberingenieur des äusseren Dienstes (services actifs) der Nordbahn, wird am 1. Oktober d. J. in den Ruhestand treten.

3. Jonnart, der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten, ist durch Verordnung vom 16. Juni d. J. an Stelle von Félix Faure zum Mitglied des Landes-Eisenbahnrathes ernannt worden.

Aus Italien.

Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. Nach den Berichten des Aufsichtsrathes bezw. des Rechnungsausschusses belief sich die Einnahme für das Betriebsjahr 1893 auf 70 772 636 L., die Betriebsausgabe auf 67 563 578 L., der Betriebsüberschuss auf 3 209 058 L. oder gegen das Vorjahr um 542 252 L. weniger. Dieses Minder würde sich, streng genommen, noch um 1 006 400 L. erhöhen, wenn nicht verschiedene Ausgaben, welche in den früheren Betriebsjahren noch das Betriebskonto belasteten, infolge einer mehr sachgemässen allgemein angeordneten Ausgabenvertheilung behufs besserer Klärung der Verhältnisse nicht diesmal unmittelbar zu Lasten der Gesammtabwickelung gebucht worden wären. Der gesammte Minderbetrag entfällt ausschliesslich auf die geringere Betriebseinnahme, während die Betriebsausgabe trotz grösserer Ausdehnung der betriebenen Linien sich in den Grenzen des Vorjahres hatte halten lassen. Die Dividende für 1893 ist von der Generalversammlung auf 8 L. für jede Aktie (abgesehen von der 5 % Verzinsung) festgestellt.

Verkehrserleichterung. Für den Besuch der vereinigten Ausstellungen zu Mailand hatte die Mittelmeerverwaltung Rückfahrkarten mit 5 tägiger Gültigkeit ab Turin (Rückkunft bis nach Mitternacht des 5. Tages gestattet) ausgegeben, welche Karten namentlich dem nach dem 1. Mai bedeutend anschwellenden Fremdenverkehr zu gute kamen.

Kosten der Ergänzungslinien. Wie der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten im Landtage in Aussicht stellte, ist ein Ausschuss zur Untersuchung der Ursachen ernannt worden, welcher die Veranlassung und die Verantwortlichkeit dafür feststellen soll, dass bei dem Bau fast aller Nebenlinien eine so aussergewöhnliche Ueberschreitung der thatsächlich aufgewendeten Baukosten für solche Bahnen gegenüber den Voranschlägen hat platzgreifen können. Der Ausschuss besteht aus einem höheren Regierungsbeamten, einem Rath des Rechnungshofes, einem Rath des Appellgerichtshofes und einem oberen Bergbeamten nebst den erforderlichen Büreau-Hilfskräften und hat seine Arbeiten sofort begonnen. Nach einer besonderen Zusammenstellung waren beispielsweise ausgegeben für:

Bezeichnung der Bahn	Voranschlag L.	Gezahlte Kosten L.
Novara-Pino	20 000 000	44 000 000
Belluno-Treviso	9 000 000	15 000 000
Gallarate-Laveno	6 500 000	14 000 000
Hilfslinie dei Giovi	21 000 000	78 000 000
Faenza-Florenz	40 000 000	77 000 000
Benevent-Avellino	6 000 000	14 700 000
Adria-Chioggia	3 600 000	8 000 000
ferner bei noch unvollendeten bezw. nicht abgerechneten:		
Cuneo-Ventimiglia	38 000 000	91 000 000
Avezzano-Roccasecca	18 200 000	39 100 000
Parma-Spezia	46 000 000	119 000 000

Es wurde übrigens im Landtage bemerkt, dass bei verschiedenen in den 80er Jahren aufgestellten Anschlägen seither durch Vertheuerung des Materials und der Arbeitskräfte, Wechsel des Personals sowie der Lieferanten, Verschiedenheiten in der Verdingung, Ueberstürzung in der Aufstellung der Anschläge, Mängel in den Vorarbeiten, Beseitigung staatlicher Aufsicht, Leichtigkeit von Schiebungen, Verzögerungen von Verrechnung und Bezahlung usw. ziemlich bedeutende Unterschiede herbeigeführt wurden, was sich besonders bei Parma-Spezia nachweisen liess. Auch sprach der Minister damals seine Ueberzeugung dahin aus, dass zur Beseitigung der erwähnten Mängel sowohl die Genehmigung von Geschäftsübergängen in andere Hand durch Gesetz oder Königliche Verordnung, wie auch eine jährliche Abrechnung der erwachsenen Kosten gefordert werden müsse und angezeigt sei.

Pensionskasse des Sizilischen Netzes. Der Ausschuss musste der Oberleitung der Bahn unterbreiten, dass die Kasse zur Zeit mit Unterbilanz zu wirthschaften gezwungen ist und daher eine Erhöhung der staatlichen und sonstigen Zuschüsse zur Zeit ausnahmsweise angezeigt erscheine; ein dahin zielender Antrag ist den Ministerien der öffentlichen Arbeiten wie der Finanzen als im staatlichen Interesse liegend unterbreitet worden.

Gemeinschaftsverkehr. Die Vereinigung für Gewerbe und Getreidehandel ist bei dem Ministerium dahin vorstellig geworden, dass in den Gemeinsamkeitsverkehr alle Bahnhöfe ohne Ausnahme einbezogen werden und für die fraglichen Sendungen stets die kürzesten, d. h. die billigsten Wege Anwendung finden möchten.

Gemeinsame Bahnhöfe. Zwischen den Oberleitungen der beiden grossen Netze der Halbinsel einerseits und der Nordmailändischen Eisenbahngesellschaft andererseits ist eine Nachtragsvereinbarung geschlossen worden, nach welcher die Bahnhöfe Seregno, Camnago und Merone Pontenuovo gemeinsam benutzt werden sollen, sowohl bezüglich der Wagenübergabe wie bezüglich gemeinschaftlicher Beförderung.

Velletri-Terracina. Auf Anregung einiger Räthe der Provinzialverwaltung hatte eine Versammlung von Vertretern der betheiligten Ortschaften und mehrerer sonstigen Interessenten stattgefunden, welche mit Rücksicht auf den kläglichen Zustand der Bauausführung des betriebenen Bahnkörpers und auf die wiederholt vorgekommenen Unfälle die Tagesordnung annahm, „einen Ausschuss aus sachverständigen leitenden Persönlichkeiten zu erwählen, welche die auf mangelhafter wie unsachlicher Bauausführung und auf unzeitiger Sparsamkeit beruhenden Unzuträglichkeiten feststellen und passende Vorschläge zu deren Beseitigung machen soll."

Hafen Savona als Aushilfe. Die Handelskammer Savona hatte mit Rücksicht auf die ohnehin schwierigen Anländeverhältnisse des Hafens Genua, welche sich mit der Eröffnung der Verbindungslinie Genua-Ovada Asti bezüglich des Wasserumschlages der Bahnlinie naturgemäss noch verschärfen müssen, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten den beachtenswerthen Vorschlag unterbreitet, den Hafen von Savona als Hilfshafen für den von Genua heranzuziehen.

Regierungsseitige Bahnuntersuchung. In Ausführung einer neuerdings erlassenen Geschäftsanweisung für die Königlichen Oberinspektoren der Eisenbahnen hat der Minister verfügt, dass die amtlichen Feststellungen der sämmtlichen betriebenen Linien der drei grossen Bahnnetze unter Mitwirkung der einzelnen Baukreisvorstände fortlaufend stattzufinden haben; wie berichtet wird, haben diese Revisionen mit dem 1. Juli d. J. begonnen.

Ebenso ist ein weiterer Oberinspektor zuvörderst mit der Feststellung der gegenwärtigen Verhältnisse des gesammten rollenden Materials auf dem Mittelmeernetz besonders beauftragt worden, soweit dieselben sich auf die Gesammtausrüstung damit sowie die Instandhaltung und Wiederherstellung der Zugmaschinen wie Fahrzeuge bezieht; auch soll derselbe eingehend alle zugehörigen Fragen studiren, welche auf bessere Ausnutzung und etwaige Vermehrung gemäss der Erfordernisse des Betriebsdienstes Bezug haben. Es ist anzunehmen, dass derselbe demnächst auch mit der weiteren Feststellung auf den beiden anderen grossen Bahnnetzen betraut werden wird, weil es behufs Erzielung eines gleichmässigen Verfahrens für das ganze Königreich angezeigt erscheint, dass die gesammte bezügliche erste Untersuchung in der oberen Leitung der nämlichen Hand bleibt.

Rollmaterial, Mittelmeernetz. Am 1. April 1894 waren 1298 Zugmaschinen im Betrieb und 16 im Bau, 3781 Personenwagen im Betrieb und 20 im Bau (darunter 50 mit Postabtheil, 23 mit Gepäckabtheil und 48 für Postpackete im Lokaldienst), 937 Gepäckwagen, 22303 Güterwagen im Betrieb und 530 im Bau (darunter 85 Stallwagen, 60 für Kleinvieh, 3100 gedeckte und weitere 9354 zugleich für Grossvieh, Pferde usw. verwendbar, 27 Tafel-, 185 Kesselwagen für Flüssigkeiten, 10 desgl. für Säuren, 12 Gaswagen, 56 Schneepflüge, 2 Tunnel-Untersuchungs-, 44 Hilfswagen und 53 verschiedene besondere Fahrzeuge). Auf das einzelne Kilometer Bahnlänge entfallen im Betrieb rund 2,5 Zugmaschinen, dann 7,2 Personen- und 1,8 Gepäck-, sowie 42,7 Güterwagen aller Art einschl. der besonderen Gattungswagen.

Neue Lokomotive. Nachdem die Verwaltung der Gotthardbahn versuchsweise eine neuartige schwere Zugmaschine in einer Fahrt von Luzern bis Lugano laufen lassen wollte, erging von der Oberleitung des Mittelmeernetzes an die vorgenannte Behörde die Einladung, besagte Maschine noch bis Mailand und zwar über die neue Linie Porto Ceresio-Varese weiter fahren zu lassen. Diese neuartige Lokomotive hat 6 Achsen und Compoundsystem, welches auf den Strecken mit grösserer Steigung die Zugkraft bezw. auf den in der Ebene gelegenen die Schnelligkeit verstärkt.

Mittelmeerbahnen, Neueintheilung. Infolge der Neueröffnungen sind für Bahnerhaltung und -Bewachung sowie Bauten seit 1. Juli d. J. drei neue Kreise Asti, Cuneo und Savona errichtet worden, so dass die Zutheilung der Linien der I. Betriebsdirektion wie die Bezifferung der Baukreise eine andere geworden ist. Es gehören zu den einzelnen Kreisen (der Name des Vorstehers ist in Klammern beigefügt) die Linien bezw. Strecken:

1. Turin (Negri) mit Turin-Modane, Turin-Trofarello-Chieri, Turin-Torrepellice, Bricherasio-Barge, Turin-Chivasso-Aosta;
2. Novara (Ortalli) mit Chivasso (ohne Bahnhof)-Novara, Mortara-Arona, Oleggio-Schweizer Grenze, Novara-Varallo, Novara-Domodossola;
3. Mailand (Leixel) mit Novara (ohne Bahnhof)-Mailand, Mailand-Rogoredo, Abzweigung Vigevano-Mortara (ohne), Mailand-Chiasso, Mailand P. S.-Rogoredo, Rho-Gallarate-Arona (ohne), Gallarate-Laveno (ohne), Gallarate-Porto-Ceresio;
4. Voghera (Carini) mit Rogoredo (ohne)-Voghera, S. Giuliano-Piacenza, Tortona-Novi, Mortara (ohne)-Cava, Carbonara (ohne)-Broni;
5. Alessandria (Bontempelli) mit Alessandria-Mortara (ohne), Alessandria-S. Giuliano (ohne), Alessandria-Novi (ohne), Alessandria-S. Giuseppe (ohne), Torreberretti-Pavia (ohne), Valenza-Casale-Vercelli (ohne), Casale-Mortara (ohne)-Vercelli (ohne);
6. Asti (Marzocchi) mit Trofarello (ohne)-Alessandria (ohne), Asti-Casale (ohne), Casale Popolo (ohne)-Castelrosso (ohne), Asti-Nizza (ohne)-Acqui (ohne), Asti-Castagnole (ohne);
7. Bra (Berizzi) mit Ceva-Ormea, Carmagnola-Ceva, Cantalupo (ohne)-Cavallermaggiore (ohne), Trofarello (ohne)-Carmagnola;
8. Cuneo (Rosmini) mit Carmagnola (ohne)-Cuneo-Limone, Cuneo-Mondovi-Bastia (ohne), Airasca (ohne)-Moretta-Saluzzo, Moretta-Cavallermaggiore, Cuneo-Saluzzo, Savigliano-Saluzzo;
9. Savona (Varvelli) mit Savona-Ceva (ohne), Voltri (ohne)-Ventimiglia, Strecke zum Hafen Savona;
10. Genua (Valentini) mit Novi (ohne)-Genua P. P., Ronco-Mignanego-Sampierdarena, Genua P. P. über P. B.-Chiavari, Sampierdarena-Voltri, Genueser Hafenbahnen, Polcevera-Acqui (ohne);
11. Spezia (Ricciardelli) mit Chiavari (ohne)-Viareggio (ohne), Spezia-Parma, Avenza-Carrara, Hafenbahn Spezia;
12. Pisa (Andruzzi) mit Viareggio-Pisa-Livorno-Colle Salvetti, Pisa-Cecina-Volterra, Florenz-Pisa-Viareggio-Lucca-Ponte a Moriano;
13. Siena (Lorandini) mit Empoli (ohne)-Chiusi, Asciano-Montepescali (ohne);
14. Civitavecchia (Coda) mit Rom S. P. (ohne)-Cecina (ohne), Pontegalera-Fiumicino, Campiglia-Piombino, Palo-Ladispoli.

Die Baukreise der II. Betriebsdirektion sind bis auf die Nummerbezeichnung fast unverändert geblieben, und es zählen:

15. Rom (Tognini) mit Rom San Paolo (einschliesslich)-Rom Termini, Rom S. P.-Trastevere, Verbindungslinien von dem Tusculaner Stadttheil nach Portonaccio, nach dem Pränestiner Theil und nach der Weiche Mandrione, Rom-Viterbo nebst Abzweigung nach Ronciglione, Rom-Albano-Nettuno (Römische Sekundärbahnen, Rom-Ceprano [einschliesslich]), Ciampino-Frascati, Ciampino-Segni, Velletri-Terracina;

16. Neapel (Conti) mit Ceprano (ohne) -Neapel, Roccasecca-Sora, Cajanello-Isernia, Sparanise-Gaeta, Neapel zum Hafen, Neapel-Torre Annunziata Hauptbahnhof und zum Hafen, ab Castellamare-Cancello, nach Gragnano und zum Hafen;

17. Avellino (Vigilante) mit Cancello (ohne) -Avellino-Benevent, Codola-Nocera (ohne), Avellino-Paternopoli, Rocchetta S. V.-Monteverde;

18. Salerno (Garbarino) mit Torre Annunziata Hauptbahnhof (ohne) -Potenza (ohne), Battipaglia-Pisciotta, Sicignano-Lagonegro;

19. Tarent (Martini) mit Potenza (einschliesslich) -Metaponto, Tarent-Brindisi, Tarent-Sibari (ohne);

20. Cotrone (Carughi) mit Sibari (einschliesslich)-Catanzaro Küste (ohne), Sibari-Cosenza;

21. Reggio (Ciraolo) mit Catanzaro Küste (einschliesslich) -Reggio, Catanzaro Küste-Catanzaro Sala, Reggio zum Hafen und Reggio-Pizzo.

Lecco-Colico. Der Bürgermeister von Como hat mit Bezugnahme auf die Eröffnung der Linie Lecco-Colico darauf hingewiesen, dass Como und sein See ausserhalb alles Durchgangsverkehrs von fremden Reisenden aus oder nach dem Engadin bleiben werde, sofern nicht eine Verbindung zwischen den von Como abgehenden Dampfschiffen und der Eisenbahn am nördlichsten Punkte des Sees, zu Colico, geschaffen wird. Denn sonst würde sich zweifellos der Strom der Reisenden (namentlich im Sommer) fast ausschliesslich längs der Linie Colico-Lecco-Mailand bewegen, zu bedeutendem Vortheil des Valtellin in der Provinz Mailand, und nur eine sehr geringfügige Anzahl würde über Como gehen. Ebenso würden aber auch die vom Lago Maggiore her ankommenden Reisenden voraussichtlich weniger auf den Comersee geben und schneller durchreisen als bisher, und damit sowohl der Stadt Como wie der Provinzialbevölkerung bis Bellaggio hinauf ungerechtfertigter Weise schwere Nachtheile erwachsen, sowohl bezüglich des Personen- wie des Güterverkehrs. Dem liesse sich in einfacher Weise und zu allseitiger Zufriedenheit abhelfen, wenn im Anschluss an die eingehenden Bahnzüge zu Colico von einem dortigen Seebahnhof mit Anlände aus im Laufe eines Tages zweimal Dampfer nach Como ausgingen bezw. ab Como dort einliefen.

Personalien. An Veränderungen im Personal der Oberbeamten des Mittelmeernetzes sind zu verzeichnen: bei dem Hauptrechnungsbüreau ist der bisherige Chef der Kontrole Cervesanto auf seinen Antrag in den Ruhestand versetzt und an seine Stelle der bisherige zweite Chef Cortassa getreten; bei der Verwaltung der Materialien ist der bisherige Vorsteher der ersten Sektion Ingenieur Botto-Micca unter Ernennung zum Abtheilungsvorsteher zur Leitung des Büreaus für Inspektion und Kontrole berufen und der Maschineningenieur in den Neapolitaner Werkstätten Doux zum Abtheilungsvorsteher bei diesen Werkstätten befördert.

Ergebnisse der fahrenden Restaurationsbetriebe. Während des verflossenen Winters wurden auf den beiden Versuchslinien verzehrt: auf der Linie Ventimiglia-Genua vom 16. Dezember 1893 bis 19. Mai d. J. zusammen 3 087 Frühstücks- und 1 761 Mittagsmahlzeiten (auf den Tag 20 bezw. 11), dagegen auf der Linie Pisa-Rom vom 29. November 1893 bis zum 10. Mai d. J. insgesammt 1 513 Frühstücks- und 2 725 Mittagsmahlzeiten, d. h. im Tagesdurchschnitt 9 bezw. 17.

Serianathal-Eisenbahn. Seit 1. Juli d. J. ist der Gemeinschaftsdienst ausgedehnt worden auf das Sizilische Netz, Nordmailand, Larianer Gesellschaft, Reggio Emilia und die Schifffahrtsgesellschaft auf dem Lago Maggiore.

Tunnellüftung. Im Pracchiatunnel werden zur Zeit durch einen aus Vertretern verschiedener Bahnnetze gebildeten Ausschuss unter Leitung eines Königlichen Oberinspektors eingehende Versuche gemacht, wie sich das System Saccardo bezüglich künstlicher Lüftung grösserer Tunnels bewährt.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen verhandelte im Jahre 1893 mit der Türkischen Regierung über Rückzahlung des Eisenbahndarlehens, das die Gesellschaft im Jahre 1885 mit 23 Millionen Francs zu 7 $\frac{2}{5}$ Zinsen und 1 $\frac{2}{5}$ Tilgung der Türkischen Regierung gemacht hat. Die Regierung wünschte dasselbe zurückzuzahlen, um sich von der hohen Zinsverpflichtung zu befreien; die Gesellschaft hatte kein Interesse dagegen, weil sie, um dieses Darlehen gewähren zu können, ein solches in gleicher Höhe und unter gleichen Bedingungen hatte aufnehmen müssen. Beide Darlehen wurden vor kurzem getilgt; für die Gesellschaft ist diese Abmachung deshalb erwünscht gewesen, weil als Sicherheit für die Staatsschuldverschreibungen, welche die Türkische Regierung zur Beschaffung des erforderlichen Rückzahlungsbetrages ausgegeben hat, die der Regierung von dem Eisenbahnunternehmen zustehende Mindestrente verpfändet ist. Der Werth dieses Pfandes und die Tilgung der Schuldverschreibungen ist abhängig von der Dauer der Konzession und die Uebernehmer der Anleihe forderten, dass diese Dauer ihnen und auch der Bahn gegenüber in unanfechtbarer Weise festgestellt würde. Ueber diese Dauer hatte bisher eine gleichmässige Auffassung nicht bestanden. Nach dem Betriebsvertrage beginnt nämlich die vereinbarte 50 jährige Pachtzeit erst nach Beendigung des Baues aller der Linien, deren Verpachtung an die Gesellschaft in dem Vertrage vorgesehen ist; bis dahin besteht aber nur ein vorläufiger Zustand. Diese Linien sind noch keineswegs alle gebaut, die 50 jährige Pachtzeit hatte also noch nicht begonnen und ihr Beginn war unbestimmt; nunmehr aber ist zwischen der Gesellschaft und der Türkischen Regierung vereinbart, dass die 50 jährige Betriebsdauer vom Jahre 1908 ab zu laufen beginnen soll, auch wenn nicht sämmtliche in Aussicht genommenen Linien überhaupt oder bis dahin sollten fertiggestellt werden. Auf Wunsch der Türkischen Regierung, welche als Sicherheit für die neu ausgegebenen Staatsschuldverschreibungen die von der Gesellschaft laut Vertrag vom 10./22. Dezember 1885 zu beziehende Mindestrente von 1 500 Frcs. für 1 km verpfändete, hat sich die Gesellschaft verpflichtet, diese Mindestrente für die ganze Konzessionsdauer, also bis zum Jahre 1958, an die Banque de Paris et des Pays-Bas in Paris, als die Vertreterin des ausgegebenen Anlehens, für Rechnung der Türkischen Regierung zu bezahlen.

Für den Betrieb, der auch die 97 km lange Strecke Salonik-Vertekop der Mazedonischen Eisenbahn umfasste, war das Berichtsjahr kein günstiges; namentlich übten zwei Umstände einen nachtheiligen Einfluss aus. Wie schon im Jahre 1892 herrschte in einzelnen Orten Europas und der Europäischen Türkei, darunter auch in Konstantinopel, die Cholera. Allerdings ist sie an keiner Stelle gefährlich aufgetreten; aber die Türkische Regierung hielt es doch für ihre Pflicht, die strengsten Absperrmaassregeln zu treffen. Nicht nur war einen grossen Theil des Jahres hindurch für Mustapha Pascha, der Türkischen Uebergangsstation an der Ostrumelischen Grenze, eine Beobachtungszeit angeordnet, um die Türkei gegen die Einschleppung der Seuche von Westen zu schützen, sondern im letzten Theil des Jahres schloss sich auch Bulgarien durch eine für die neu angelegte Haltestelle Hebibtschewo in Ostrumelien angeordnete Beobachtungszeit ganz gegen die Türkei ab. Daneben waren noch an vielen anderen Orten im Innern, so in Tschataldscha, Topsin, Luleburgas, Seleniko usw. Beobachtungszeiten, sowie sonstige Absperrungs- und Vorsichtsmaassregeln eingeführt. Natürlich wurde dadurch der Reiseverkehr ganz ausserordentlich beeinträchtigt und namentlich der internationale Verkehr zeitweise fast unmöglich gemacht. Die Orient-Expresszüge und die Vertragszüge waren infolge der Beobachtungszeiten vom 1. Januar bis 28. Februar und vom 15. August bis zu Ende des Jahres auf der ganzen Strecke Bellova-Konstantinopel eingestellt und verkehrten nur vom 1. März bis 14. August in jeder Richtung regelmässig zweimal wöchentlich. Der Durchgangsverkehr wurde nur nothdürftig durch besonders eingelegte Personenzüge oder durch Benutzung gemischter Züge aufrecht erhalten. Auch auf den inneren Verkehr wirkten diese Absperrungsmaassregeln schädlich; unberührt davon blieb nur der Stadtbahnverkehr, der sich auch im Jahre 1893 weiter entwickelte, während der andere Personenverkehr gegen die vorigen Jahre zurückgeblieben ist. Auch im Güterverkehr machten sich die durch die Cholera veranlassten Maassnahmen der Türkischen Regierung nachtheilig geltend; so wurde der gesammte Melonenverkehr nach Konstantinopel verboten, was einen Einnahmeausfall von 200 000 Frcs. bedeutet.

Zu diesen Uebelständen kam noch hinzu, dass im ersten Theil des Jahres aussergewöhnliche Witterungsverhältnisse, grosse Kälte, Schneewehen usw. den Verkehr sehr erschwerten, Stockungen verursachten und kleine Betriebsunfälle herbeiführten, so dass die ersten Monate des Jahres recht schlechte Ergebnisse lieferten und höhere Kosten verursachten. Am meisten schädigte den Verkehr aber der Umstand, dass zwar in der ersten Hälfte des Jahres bei günstigen Handelsverhältnissen noch grosse Getreidesendungen aufgegeben wurden, in der zweiten Hälfte des Jahres aber infolge der sehr niedrigen Getreidepreise die vorjährige Ernte der Balkanländer nur in geringem Umfange zur Beförderung gelangt ist. So ist es gekommen, dass die erste Hälfte des Jahres zwar erhebliche Mehreinnahmen aus dem Güterverkehr aufzuweisen hatte, die zweite Hälfte aber nur geringen Güterverkehr brachte; die gesammten Einnahmen sind daher hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben. Aber es ist der beste Beweis der fortschreitenden Entwickelung der Europäischen Türkei und des Bahnunternehmens, dass trotz dieses ganz aussergewöhnlichen Zusammentreffens von ungünstigen Umständen die Einnahmen nicht noch erheblich mehr gesunken sind.

Der Personenverkehr belief sich auf 3 460 517 Reisende (gegen 3 420 078 in 1892), von denen 3 424 017 (3 333 692) auf den Binnen- und 36 500 (86 386) auf den Verbandsverkehr entfielen; die I. Klasse benutzten 0,74 (0,82) %, die II. Klasse 14,81 (14,26) % und die III. Klasse 84,45 (84,92) % der Reisenden. Die Vertheilung der Reisenden auf die einzelnen Klassen ist übrigens im Binnen- und Verbandsverkehr sehr verschieden; denn im ersteren stellte sich das Verhältniss auf 0,63 (0,66) bezw. 14,64 (14,05) und 84,73 (85,29) %, im letzteren dagegen auf 11,33 (6,94) bezw. 30,04 (22,68) und 58,63 (70,38) %. Ferner wurden befördert 3 161 (2 990,3) t Gepäck, 3 548 (3 630) Hunde, 1 612 (3 189) Stück und 1 447 (1 256) Wagen Vieh und 616 811 (589 290) t Güter, davon 85,98 (87,08) % im Binnen- und 14,02 (12,92) % im direkten Verkehr.

Vereinnahmt wurden für Personen, Gepäck und Hunde 16 568 656,18 (17 969 935,15) Piaster Gold, für Güter und Vieh 38 475 148,97 (39 723 823,53) P. G. und an Miethe der Magazine 249 977,21 (333 803,66) P. G., im ganzen also 55 293 782,36 (58 027 562,34) P. G. = 12 613 775,09 Frcs. oder 9 980,09 Frcs. für 1 km Betriebslänge; hierzu kamen 30 100,75 Frcs. Antheil an den Pachtzinsen der Grundstücke und 61 321,65 Frcs. Beitrag der Eisenbahngesellschaft Salonik-Monastir zu den allgemeinen Verwaltungskosten, so dass sich eine Gesammteinnahme von 12 705 197,59 Frcs. ergab.

Die ordentlichen Betriebsausgaben beliefen sich auf 2 859 144,53 (2 910 046,37) P. G. für die Direktion und allgemeine Verwaltung, auf 6 572 747,08 (6 678 305,79) P. G. für den Verkehrs- und Expeditionsdienst, auf 9 239 556,67 (9 107 119,97) P. G. für Zugförderung und Werkstättendienst, und auf 8 907 238,50 (8 164 789,77) P. G. für Bahnaufsicht und Erhaltung, im ganzen also auf 27 578 686,78 (26 860 261,90) P. G. = 6 267 883,34 Fr. oder 49,78 (46,03) % der Betriebseinnahmen. Zu den ordentlichen Betriebsausgaben kamen 179 321,53 Frcs. ausserordentliche Ausgaben für Herstellung von Wegeübergängen, Schranken, sowie sonstigen Verbesserungen der Bahn und des Fahrparks, ferner 328 312,87 Frcs. allgemeine Unkosten des Verwaltungsrathes, 75 664,25 Frcs. Einlage in die Unterstützungskasse, 1 895 674,50 Francs Einnahmeantheil der Türkischen Regierung, 119 039,19 Francs zur Deckung der Bau- und Betriebskosten der neuen Stationen Tchirpan und Kritchim, sowie der neuen Haltestelle Hebibtschewo, endlich 31 696,05 Frcs. Abschreibung auf Fahrbetriebsmittel.

Nach Bestreitung dieser Ausgaben hatte die Betriebsrechnung einen Ueberschuss von 3 807 605,76 Frcs., der sich durch 271 134,88 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 108 653,70 Francs Zinsen und verschiedene Erträge, und durch 1 470 670,25 Francs Zinsen des der Türkischen Regierung gewährten Vorschusses von 23 000 000 Frcs. auf 5 658 064,59 Frcs. erhöhte, aber durch Bestreitung von 2 423 760,85 Frcs. Zinsen und 44 135 Frcs. Zinsen an die Tilgungskasse auf 3 190 168,74 Frcs. zurückgeführt wurde. Die am 22. Mai d. J. abgehaltene Hauptversammlung, in der sämmtliche 100 000 Antheilscheine vertreten waren, beschloss von dem zur Verfügung stehenden Betrage 145 951,69 Frcs. den Rücklagen, 100 000 Frcs. der Tilgungskasse und 200 000 Frcs. der Erneuerungskasse zuzuführen, 2 500 000 Francs als Gewinn an die Antheilscheine (je 25 Frcs.) zu vertheilen und 244 217,05 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Ausser der Tagesordnung theilte der Vorsitzende in der Hauptversammlung mit, dass mit der Banque de Paris et des Pays - Bas in Paris, sowie mit der Banque Internationale in Paris Verhandlungen wegen Einführung der Antheilscheine der Gesellschaft an der Pariser Börse und zum Handel in Frankreich geführt würden. Die Französischen Banken stellten aber die Bedingung, dass mindestens 2 Französische Mitglieder Sitz und Stimme in der Verwaltung erhielten; da gegenwärtig alle 12 satzungsmässigen Stellen des Verwaltungsrathes besetzt sind und die Satzungen vorschreiben, dass wenigstens die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrathes Angehörige der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie sein müssen, so war eine Aenderung der Satzungen in dem Sinne erforderlich, dass die Anzahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes von 12 auf 16 erhöht werden kann. Da sämmtliche Antheilhaber in der Hauptversammlung vertreten waren und der Regierungsvertreter keinen Widerspruch erhob, so wurde die vorgeschlagene Satzungsänderung ausserhalb der Tagesordnung genehmigt und zugleich aus Zweckmässigkeitsgründen ein Zusatz eingefügt, nach dem der Verwaltungsrath berechtigt ist, unter Vorbehalt der Bestätigung durch die nächste Hauptversammlung seine Mitglieder durch Zuwahl bis zur Höchstzahl zu ergänzen. Als Französische Mitglieder wurden schon jetzt Isidor Salles, Censeur der Banque de Paris et de Pays-Bas, und Ernest May, Administrateur délégué der Banque Internationale in Paris gewählt.

Seit 20. Juni d. J. sind die Antheilscheine der Gesellschaft von der Chambre syndicale de agents de change amtlich zum Handel an der Pariser Börse zugelassen. Nach der Zeitschrift „La Voie ferrée" haben die beiden genannten Pariser Bankhäuser vom Wiener Bankverein 25 000 Antheilscheine zum Preise von je 500 Frcs. fest übernommen und sich ausserdem das Recht gesichert, fernere 40 000 Antheilscheine zum Preise von 528 Frcs. zu übernehmen. Angeblich sollen sie zu einem Kurse zwischen 550 und 560 Frcs. für den Antheilschein in den Handel gebracht werden. Bei Gelegenheit dieser amtlichen Zulassung der Antheilscheine in Paris sind die Verhältnisse der Gesellschaft folgendermaassen festgestellt: Die Türkische Regierung hat den Betrieb der Eisenbahnen der Europäischen Türkei, die ihr Eigenthum sind, einer zu diesem Zwecke unter dem Namen „Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen" gebildeten Gesellschaft übertragen. Das Netz umfasst 1 264 km und zerfällt in 2 Haupt- und 2 Nebenlinien; die Hauptlinien sind 1. die Eisenbahn Konstantinopel - Adrianopel - Bellowa, welche Konstantinopel über Sofia und Belgrad mit den Eisenbahnen von Mitteleuropa in direkte Verbindung setzt, und 2. die Eisenbahn Salonik - Uesküb - Mitrowitza, die von Ueskübaus an die Serbischen Bahnen anschliesst und für Salonik die gleiche Rolle spielt wie die erste Linie für Konstantinopel. Die Bedeutung einer Stadt und eines Hafens wie Konstantinopel springt in die Augen; Salonik andererseits verspricht durch seine direkte Verbindung mit den Eisenbahnen von Mitteleuropa für den Durchgangshandel durch den Suezkanal nach Ostasien, Ostafrika und Australien ein Hafen ersten Ranges zu werden. Die Nebenlinien sind 1. die Eisenbahn Tirnowa - Jamboli, die an die Eisenbahn von Jamboli nach Burgas am Schwarzen Meere anschliesst, und 2. die Eisenbahn von Adrianopel nach Dedeagatsch, einem neuerdings am Archipel gegründeten, schnell emporblühenden Hafen. Dieses Netz umfasst die lebhaften Verkehrsadern der Europäischen Türkei und ist der Schlüssel von deren Landverbindungen mit dem übrigen Europa.

Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen ist mit einem Grundkapital von 100 000 Antheilscheinen, die je auf 500 Frcs. lauten und zu 400 Frcs. eingezahlt sind, gebildet. Der Gesellschaftssitz ist Wien, aber Art. 2 der Satzungen gestattet die Einrichtung einer Zweiganstalt in Paris, und nach Art. 15 können die Sitzungen des Verwaltungsrathes ebenso wohl in Paris als in Wien abgehalten werden. Die Dauer der Gesellschaft reicht bis 1975 und ihr Betriebsvertrag mit der Türkischen Regierung läuft bis 1958, also noch 64 Jahre. Dieser Betriebsvertrag gestattet der Gesellschaft auch, unter Umständen den Betrieb anderer Eisenbahnen in der Türkei zu übernehmen. Von den Betriebseinnahmen behält die Gesellschaft zunächst 7 000 Frcs. für 1 km zur Deckung der Betriebskosten, während von dem Ueberschuss 55 % der Gesellschaft und 45 % der Regierung zustehen. Der Einnahmeantheil der Regierung, der sich nur auf 1 178,674 km bezieht und wenigstens 1 500 Frcs. für 1 km, also im ganzen 1 768 011 Frcs. jährlich betragen muss, ist für Verzinsung und Tilgung der neuerdings in Frankreich ausgegebenen Anleihe von 40 Millionen Francs verpfändet. Der Gewinn der Antheilscheine betrug in den Jahren 1890 und 1891 je 25 Frcs., 1892 = 26 Frcs. und 1893 wieder 25 Frcs., also ständig mehr als 6 %.

Die s. Z. behufs Erwerbung der Orientalischen Eisenbahnen durch die Deutsch-Oesterreichischen Banken gebildete Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich hat die im Januar 1891 ausgegebene 4,5 % Anleihe von 63 Millionen Francs zum 2. Januar 1895 zur Rückzahlung gekündigt.

Bücherschau.

Die Elektrizität im Dienste der Menschheit. Eine populäre Darstellung der magnetischen und elektrischen Naturkräfte und ihrer praktischen Anwendungen. Nach dem gegenwärtigen Standpunkte der Wissenschaft bearbeitet von Dr. A. Ritter von Urbanitzky. Mit etwa 1 000 Abbildungen. Zweite vollständig neu bearbeitete Auflage. In 25 Lieferungen zu 50 ₰.

Die vorliegenden Hefte (16—20) betreffen die wichtigsten praktischen Anwendungen der Starkströme, nämlich die elektrische Beleuchtung, die Galvanoplastik, Elektrochemie, Metallurgie und die elektrische Kraftübertragung. Im ersten dieser Kapitel werden zunächst das Wesen und die Eigenthümlichkeiten des Glühlichtes, die Konstruktion, Erzeugung und Montirung der Glühlampen besprochen und hieran reiht sich die Schilderung des Bogenlichtes, der Bogenlampen und der Erzeugung von Lampenkohlen. Eine eingehende Darstellung findet dann die Anwendung der Elektrizität zur Beleuchtung. Dieselbe beginnt mit einer Darlegung der Vor- und Nachtheile des Dampf- und Gasbetriebes elektrischer Beleuchtungsanlagen, der Ausbeutung grosser und kleiner Wasserkräfte und des Windes; dann folgen Angaben über die zweckmässige Verwendung und Vertheilung der Lampen entsprechend verschiedenen Verhältnissen (Beleuchtungsanlagen und Vorrichtungen an besonders bemerkenswerthen Objekten, wie Theater, Bergbau, Eisenbahnen, Leuchtthürmen, Schiffen usw.). Im Kapitel „Kraftübertragung" dürften namentlich die Wechsel- und Drehstrommotoren und in erster Linie die elektrischen Bahnen interessiren.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Oktober d. J wird die s. Zt. auf der Grubenstation Dechen nach der Station Neunkirchen (Saar) eingerichtete Personen- und Gepäckabfertigung wegen ungenügender Frequenz aufgehoben.

Köln, den 29. August 1894. (2207)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Güterverkehr.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Mit Genehmigung des K. Finanzministeriums wird am 17. September d. J. der zwischen Grossbauchlitz und Ostrau gelegene Haltepunkt Zschaitz für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

Bis auf weiteres wird die Fracht berechnet wie folgt: in der Richtung nach und von Ostrau auf Grund der Entfernungen für diese Station, zuzüglich 4 km, und in der Richtung nach und von Grossbauchlitz auf Grund der Entfernungen für diese Station, zuzüglich 6 km; für Sendungen zwischen Zschaitz und Ostrau nach 4 km und für Sendungen zwischen Zschaitz und Grossbauchlitz nach 6 km.

Im Verkehre mit Zschaitz ist die Beförderung von Gütern ausgeschlossen, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind.

Dresden, am 25. August 1894. (2208)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Vom 1. September d. J. ab wird die bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungs - Güterverkehr dienende Haltestelle Perdoel auch für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen und Einzelsendungen dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ist das Nähere bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfragen.

Altona, den 28. August 1894. (2209)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Staatsbahn - Vieh- etc. Tarif Breslau-westliche Staatsbahnen. Am 1. September d. J. treten für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen direkte Frachtsätze zwischen den diesseitigen Stationen und den Stationen Hagenow (Stadt), Wittenburg i/M. und Bobzin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 28. August 1894. (2210)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 betr. Am 1. September d. J. treten die nachverzeichneten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 für Stammholz in Kraft:

	für 100 kg
Triefenried-Lugau	1,25 M.
„ -Oelsnitz i. Erzgeb.	1,25 „
„ -Zwickau	1,15 „

Dresden, am 27. August 1894. (2211)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Elsass - Lothringen - Luxemburg - Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. gelangt zum Tarif für den oben genannten Güterverkehr der Nachtrag III zur Einführung, welcher unter anderem einige zusätzliche Bestimmungen zur Verkehrsordnung, sowie Bestimmungen über die Abfertigung von Sendungen nach und von den Elsass-Lothringisch-Französischen Grenzpunkten und einen Ausnahmetarif für Düngemittel und Phosphate enthält.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Der Nachtrag wird auf Verlangen unentgeltlich abgegeben.

Stuttgart, den 27. August 1894. (2212)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Güterverkehr zwischen Württembergischen Stationen einerseits und südlichen Stationen des K. Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) andererseits. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. gelangt zum Tarif für den oben bezeichneten Güterverkehr der Nachtrag III zur Einführung, welcher unter anderem einige zusätzliche Bestimmungen zur Verkehrsordnung, sowie einen Ausnahmetarif für Düngemittel und Phosphate enthält.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Der Nachtrag wird auf Verlangen unentgeltlich abgegeben.

Stuttgart, den 27. August 1894. (2213)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Stationen Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn und Schwetzingen der Main-Neckarbahn sind mit sofortiger Gültigkeit in den direkten Verkehr mit der Nebenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Darmstadt, den 18. August 1894. (2214)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckar-Eisenbahn. Zum Expressguttarif vom 1. Januar 1893 wird mit Gültigkeit vom 1. September 1 J. der Nachtrag I ausgegeben, welcher Bestimmungen über die Abfertigung von Expressgütern nach Bockenheim und Offenbach enthält.

Die Expressgutabfertigungen ertheilen Auskunft.

Darmstadt, den 27. August 1894. (2215)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 1. September d. J. wird die Station Zetel der Oldenburgischen Staatsbahn in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Abfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 27. August 1894. (2216)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Von sogleich bis 15/27. November d. J beträgt die Fracht für Getreide etc. Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Kleie, Oelkuchen, Oelsaaten (Kategorie I—IV der allgemeinen Nomenklatur) in Wagenladungen von 10000 kg von Station Kriukow a. Dniepr Fluss der Charkow-Nicolajew-Bahn über Snamenka, Fastow. Grajewo nach Königsberg 125,32 Rbl.. Pillau 129,09 Rbl. und Memel 132,32 Rbl. zuzüglich 8,29 Rbl. Ladekosten, Grenzübergabe- und Stationsgebühren. Die Sendungen müssen indessen auf dem Wasserwege in Kriukow eingetroffen sein. Die Bestimmungen des Preussisch - Russischen Getreidetarifes vom 1/13. August 1893 gelten auch für obige Frachtsätze. Die nachzuzahlenden Differenzfrachten für Sendungen, welche ohne Umladung in demselben Wagen von der Bestimmungsstation also unmittelbar durch die Eisenbahn weiter befördert werden, sind auf obigen Empfangsstationen zu erfahren.

Direktion. (2217 H&V)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Die Abfertigungsbefugnisse der seit dem 1. August d. J. für den gesammten Güterverkehr eröffneten Haltestelle Biblisheim sind vom gleichen Tage ab auch auf die Annahme und Auslieferung von Leichen, Grossvieh und Vieh in Wagenladungen erweitert worden. Fahrzeuge bleiben nach wie vor von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Strassburg, den 21. August 1894. (2218)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Das im Nachtrag I zum Theil II des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Januar 1891 enthaltene Verzeichniss der Stationen mit beschränkten Abfertigungsbefugnissen hat betreffs der Stationen der Reichseisenbahnen: Azoudange, Betschdorf, Biblisheim, Breitenbach, Bühl i/Els., Endorf i/Lothr., Eschbach, Gross-Moyeuvre, Gundershofen, Hatten, Kochern, Leiningen, Metzeral, Mühlbach, Niederrödern, Spittel, Surburg und Vergaville verschiedene Ergänzungen und Aenderungen erfahren. Ueber die bestehenden Verkehrsbeschränkungen dieser Stationen, welche sich nur auf die Annahme und Ablieferung von Fahrzeugen beziehen, geben die Verbandsstationen Auskunft.

Strassburg, den 21. August 1894. (2219)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält u. a. im Verfügungswege bereits eingeführte Aenderungen und Ergänzungen, sowie Entfernungen für neueinbezogene Stationen.

Der Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 24. August 1894. (2220)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Am 20. September d. J. gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Spiegelsberge, Station der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, und den im Magdeburg - Bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1892 und dessen Nach-

trägen mit direkten Tarifsätzen ausgerüsteten südlichen Verbandsstationen zur Einführung, über deren Höhe von den betheiligten Abfertigungsstellen und dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Anfrage Auskunft ertheilt wird.

Magdeburg, den 27. August 1894. (2221)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr, Theil II, vom 1. Januar 1893, gelangt am 1. September 1894 der IV. Nachtrag zur Einführung. Neben verschiedenen, bereits im Verfügungswege eingeführten Tarifänderungen enthält der Nachtrag in den neuen Ausnahmetarifen 12 und 13 bedeutend ermässigte Frachtsätze für Getreide von Strassburg nach Basel und weiter gelegenen Schweizerischen Stationen. Kostenfrei.

Strassburg, den 28. August 1894. (2222)
Kaiserliche Generaldirektion.

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Im Betriebe der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.) Einführung des Nachtrages III zu dem vom Januar 1893 gültigen Gebührentarif der Reichenberg - Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Wiesenthal a. N.-Unter-Morchenstern und Morchenstern - Josephsthal Maxdorf tritt zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Tarife für die zu eröffnenden Stationen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direktion um den Preis von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 22. August 1894. (2223)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
als betriebführende Verwaltung
der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. November 1894 tritt zu dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, Preistafeln für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) unter sich, sowie für den Verkehr von diesen Stationen nach solchen der übrigen Preussischen Staatsbahnen, der Nachtrag X in Kraft. Derselbe enthält neue und anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Tarifsätze, sowie eine Nachweisung derjenigen Verkehrsbeziehungen, in welchen die einfachen Fahrkarten „Gültig für alle Züge" in Wegfall kommen.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 24. August 1894. (2224)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. wird zum ersten Theil der Tarife für die Rheinischen Personenverkehre der VIII. Nachtrag ausgegeben. Die eintretenden Erhöhungen treten erst am 10. Oktober in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Mainz, den 27. August 1894. (2225)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Zum Tarif für die Rheinischen Personenverkehre, zweiter Theil, wird am 1. September d. J. der VII. Nachtrag ausgegeben. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Mainz, den 24. August 1894. (2226)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. Oktober d. J. werden die Schnellzüge Nr. 19 und 20 Berlin - Leipzig-München in D- (Durchgangs-) Züge umgewandelt.

Von diesem Zeitpunkte ab wird für die Benutzung eines nummerirten Platzes in diesen Zügen auf der Strecke Berlin-Leipzig ausser dem Fahrpreise ein Zuschlag von 2 *M.* erhoben. Für Strecken von nicht mehr als 150 km beträgt die Platzgebühr 1 *M.*

Erfurt, den 27. August 1894. (2227MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 69. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. September 1894.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Eisenbahn-Tarifkommission und Ausschuss der Verkehrsinteressenten.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Theilweise Vereinigung des Dienstes auf dem Bahnhofe in Heidelberg.
Neuhaldensleber Eisenbahn.
Prignitzer Eisenbahn.
Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Werrabahn.
Platzkarten.
Verkehr mit Italien.
Projekte der Berliner elektr. Hochbahn.
Petroleum-Motorboote auf den Berliner Wasserläufen.
Strassenbahnen.
Aus der Schweiz:
Nordostbahn: Generalversamml.
Simplondurchstich.
Von der Balkan-Halbinsel:
Türkei. Bulgarien.
Griechenland.
Aus Asien:
Türkei.
Aus Afrika:
Kongostaat.
Entscheidung d. Reichsgerichts.
Zeitungsschau:
Zeitschrift für Kleinbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Lieferfristen.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

(Fortsetzung aus Nr. 62.)

7. Tunnel der East River-Gasgesellschaft.

Die Gesellschaft erhielt im April 1892 die Berechtigung, von ihren in Long Island am East River gelegenen Gaswerken einen Abschnitt der Stadt Newyork mit Gas zu versorgen. Dies führte zu einer Untertunnelung des East River unter Blackwells Island hindurch. Streckenweise wurde auch hier eine eiserne Tunnelröhre eingebaut, welche in der üblichen Weise aus Ringsegmenten zusammengesetzt war. An den Ufern mündete der Tunnel ähnlich wie der unter 6. beschriebene Merseytunnel in Schächten aus. Er hatte von Mitte zu Mitte Schacht 767,5 m Länge; über die Schächte hinaus war er aus verschiedenen Rücksichten, wie zur Erleichterung der Absteckung, noch je 7,6 m verlängert. Die Tunnelachse liegt sehr tief, auf der Newyorker Seite rund 32,5 m, auf der anderen rund 36,25 m unter dem mittleren Niedrigwasser des East River; es ist ein Gefälle von 1 : 200 nach der Long Islandseite hin vorhanden, im Interesse guter Entwässerung des Tunnels. Die Schächte haben quadratischen Querschnitt von 2,75 m Seite und liegen mit ihrer Unterkante auf der Newyorker Seite 41,2 m, auf der gegenüberliegenden 44,8 m unter dem Gelände.

Der Tunnel wurde von beiden Seiten in Angriff genommen. Auf der Newyorker Seite konnten die ersten 104 m in festem Gneissfelsen ausgebrochen werden; dann änderte sich das Gebirge gänzlich. Auf 8,5 m Länge wurden aufeinanderfolgende dünne, fast senkrechte Schichten von zersetztem Feldspath, einer grünlichen mergelartigen, im nassen Zustande wie Syrup auseinanderfliessenden Formation, einer kohlschwarzen Lage, welche Lignit und schöne rundliche Pyritknötchen mit fast vollkommenen Krystallen enthielt, und endlich einer stärkeren kalkigen oder seifensteinartigen Schicht angetroffen. Hierauf folgte auf etwa 30 m etwas härteres Gebirge und dann wieder auf rund 27 m die vorhin beschriebene Gebirgsart. Schliesslich wurde wieder in festen Fels eingetreten.

Die erste Felsstrecke wurde in 3,05 m Weite und mit 2,6 m Firsthöhe ausgebrochen. Die Arbeit war leicht auszuführen und ging schnell von statten. Die folgende 8,5 m lange Strecke weichen Gebirges versuchte der Unternehmer zunächst mit Hilfe einer hölzernen Auszimmerung, sodann unter Anwendung von Druckluft abzubauen, aber ohne damit vom Fleck zu kommen. Als dann sein Vorschlag, den Tunnel überhaupt 15 m tiefer zu legen, abgelehnt wurde, stellte er die Arbeit ein.

Die Gesellschaft nahm nunmehr — eine Wiederholung der Vorgänge beim Merseytunnel — die Arbeiten unter Leitung erfahrener Ingenieure selbst in die Hand. Die früher erfolglos behandelte 8,5 m lange Strecke weichen Gebirges wurde unter Zuhilfenahme von Druckluft mit Hilfe einer Auszimmerung,

bestehend aus Centralstreben, welche sich allseitig gegen ein in der Tunnelachse befindliches Langholz setzten, nach kreisförmigem Profil abgebaut und mit einem Ziegelgewölbe von 3,66 m lichtem Durchmesser eingewölbt. Als man aber den Luftdruck ermässigte, zeigten sich so starke Undichtigkeiten, dass beschlossen wurde, die folgende Strecke und auch noch das bereits fertiggestellte Ziegelgewölbe in Eisen auszukleiden.

Für die eiserne Auskleidung wählte man mit Rücksicht auf das vorhandene Ziegelmauerwerk einen äusseren Durchmesser von 3,30 m. Der lichte Durchmesser zwischen den Flanschen wurde zu 3,10 m, die Materialstärke zu 32 mm angenommen. Die Röhre wurde in der bekannten Weise aus Ringen und diese wieder aus Bogenstücken zusammengesetzt. Jeder Ring hatte 0,315 m Breite und bestand aus 9 Bogenstücken und einem kurzen Scheitelstück, dessen Flanschen nach aussen leicht konvergirten. Zuerst wurden die Bogen- und Schlussstücke in gerader Flucht durchlaufend angeordnet, später wurden sie versetzt, um die Ringe recht fest zusammenziehen zu können, was weniger möglich schien, wenn die waagerechten Flanschen lange gerade Linien gebildet hätten. In jeden Ring wurde ein kleines hohles Gewindestück zum Befestigen der Cementpumpe eingeschraubt, mit welcher der Raum zwischen der Tunnelröhre und dem Gebirge ausgedichtet wurde.

Die Auskleidung der auf die ersten 8,5 m weichen Gebirges folgenden Strecke von 30 m gelang ohne Zuhilfenahme eines Brustschildes; dann aber war man genöthigt, zum Schilde zu greifen. Die Trommel desselben hatte 2,2 m Länge und 3,38 m äusseren Durchmesser; der ganze Schild wog 12 t. Nahezu in der Mitte der Trommel, 1,12 m von der Schneide entfernt, war das Diaphragma eingespannt, an welches sich ortseitig wie beim Hudsonschild ein in den Trommelmantel konzentrisch eingebauter Blechcylinder auf 0,8 m Länge ansetzte, der sich dann trichterförmig an die Schneide anschloss. Zwischen diesem Blechring und der Trommel lagen 12 am Umfange vertheilte Presscylinder. Hinter dem Diaphragma spielten die Kolben, deren Häupter mit einseitigen Schultern gegen die Tunnelstirn fassten. Der Cylinderdurchmesser betrug 127 mm, der grösste Druck auf 1 qcm 350 kg. Im ganzen konnte auf den Schild eine Kraft von 600 t ausgeübt werden und mehrfach wurde von diesem zulässigen grössten Druck Gebrauch gemacht.

Innerhalb des erwähnten Blechrings waren durch eine senkrechte und eine waagerechte Wand vier Zellen abgetheilt, die nach der Brust zu offen, vom Diaphragma aus durch 8,3 cm breite, der Höhe nach zweitheilige Thüren zugänglich gemacht waren. Die waagerechte Zellenwand und die untere Hälfte der senkrechten Zellenwand waren in der Mitte der Trommel noch etwa 60 cm vor die Ringschneide in die Brust des Gebirges geführt, um eine energischere Lösung der Berge zu veranlassen.

Da sich die Achse des Tunnels fast 35 m unter dem mittleren Niedrigwasser befand, war im Innern des Tunnels ein sehr bedeutender Luftdruck erforderlich, der zeitweise 3,4 Atm. betrug, ja in einzelnen Fällen auf 3,65 Atm. gesteigert werden musste. Trotzdem die angenommenen Arbeiter einer sorgfältigen ärztlichen Untersuchung unterzogen wurden, wurden doch 15 Mann mehr oder weniger stark von Gliederreissen befallen und vier Mann büssten infolge Sorglosigkeit beim Einsteigen oder Verlassen der Luftschleuse ihr Leben ein. Man hatte zwar alle die beim Bau des Hudsontunnels getroffenen Vorsichtsmaassregeln auch hier angewendet, so auch eine Druckluft-Krankenstube eingerichtet, aber geringe Fehler, die sich der ärztlichen Beobachtung entzogen und die von den Arbeitern trotz der strengsten Mahnungen an den Tag gelegte Sorglosigkeit machten jene Vorkehrungen nutzlos. Die Schichtdauer betrug gewöhnlich 6, unter stärkerem Luftdruck jedoch nur 2 Stunden, abwechselnd mit zweistündiger Arbeit im Freien vor Eintritt in die Druckluft.

Auf der Long Islandseite ist nach Abbauung von 90 m Tunnel eine Luftschleuse eingerichtet worden, vor der sich etwa 25 m weiches Gebirge erstrecken. Dann scheint bis zu den auf der Newyorker Seite bereits ausgebauten Strecken durchweg fester Fels zu liegen. Auf dieser Strecke sind die Arbeiten noch im Gange.

8. Blackwalltunnel.

Im Jahre 1887 genehmigte das Englische Parlament die Herstellung eines Strassentunnels unter der Themse zur Verbindung der Tower Hamlets mit den Orten Greenwich und Woolwich unterhalb der Isle of Dogs zwischen den Ost- und Westindischen Docks hindurch, an einer vom grossen Verkehr abgelegenen Stelle. Die Entwürfe für diesen Tunnel wurden von R. Binnie, dem Ingenieur der Grafschaft London, ausgearbeitet und der am Schluss des Jahres 1891 erfolgten Ausschreibung des Baues zu Grunde gelegt. Von den Angeboten wurde das von G. und W. D. Pearson angenommen. Seit Anfang 1892 sind die Bauarbeiten im Gange. Der Abbau erfolgt mittelst eiserner Brustschilde. Der Durchmesser der Röhre ist grösser als bei irgend einem anderen ähnlich hergestellten Tunnel, den St. Clairtunnel nicht ausgenommen.

Die Gesammtlänge des Verkehrsweges beträgt 1 891 m. An den beiden Ufern der Themse befinden sich kreisrunde Schächte von 13,9 m Durchmesser, deren Unterkante 31,25 m unter dem Gelände liegt. Zwischen diesen Schächten liegt eine 368 m lange waagerechte Tunnelstrecke 12,8 m unter dem Trinitatishochwasser der Themse. Von den beiden Schächten steigt der Verkehrsweg am nördlichen Themseufer unter 1 : 34,484, am südlichen unter 1 : 36,194 gleichmässig bis zur Geländehöhe an. Die nördliche Rampe setzt sich zusammen aus 267 m offenem, von Futtermauern eingefasstem Einschnitt, an den eine 133 m lange kreisförmig ausgemauerte, in offenem Aushub hergestellte Tunnelstrecke anschliesst, worauf bis zum nördlichen Uferschacht 387 m in Eisen ausgekleideter Tunnel folgt. Die südliche Rampe setzt sich in ähnlicher Weise zusammen aus 262 m offenem Einschnitt, 103 m ausgemauertem und 371 m in Eisen verschaltem Tunnel. Die ganze Länge des in Eisen ausgekleideten Tunnelabschnitts beträgt 1 126 m, die Gesammtlänge des Tunnels 1 362 m. Die Richtung des Bauwerks wechselt mehrfach, aber nur in geringem Maasse; die Richtungsänderungen sind in die beiden Uferschächte und zwei weitere gleich grosse Schächte gelegt, welche auf den Rampen, auf der nördlichen 137 m, auf der südlichen 185 m von den Uferschächten entfernt, in die Tunnelachse gesetzt sind. Der südliche Uferschacht dient lediglich Lüftungszwecken, die anderen bilden auch Ab- und Zugänge für Fussgänger. Im nördlichen Uferschacht befinden sich die Pumpen.

Die Tunnelröhre dient zur Aufnahme einer zwischen den Bordsteinen 4,88 m breiten Strassenfahrbahn, neben der beiderseits 0,95 m breite Bürgersteige liegen. Der Durchmesser der äusseren Leibung des eisernen Tunnelrohrs misst 8,24 m, der innere Durchmesser zwischen den vortretenden Flanschen 7,62 m und innerhalb der darin vorgesehenen Ziegelauskleidung 7,4 m. In dieser Röhre liegt die Oberkante der Fahrstrasse 5,38 m unter dem Scheitel der Ausmauerung.

Die einzelnen gusseisernen Ringe, aus denen sich die Röhre zusammensetzt, haben 0,76 m Länge und bestehen aus 14 Bogenstücken von 1,823 m Länge und einem 0,35 m langen Schlussstück. Die Eisenstärke der Tunnelwandung beträgt 5 cm. Die Bogenplatten haben im Mittelpunkte eine 4 cm weite, mit Schraubengewinde versehene Bohrung, durch die nach dem Einbauen der Ringe Mörtel hinter die Leibung gepresst wird. Die Oeffnungen werden später mittelst Schraubenstöpseln geschlossen. Die Flanschen der Gusseisenplatten sind

auf 5 cm Tiefe offen und werden ebenfalls mit Mörtel ausgefüllt. Die Auskleidung der Gefache wird mit besonders für den Zweck angefertigten Formziegeln bewirkt, welche bis zum Fusssteig hinab weisse Verglasung erhalten.

Das zu durchfahrende Gebirge besteht, wie aus zahlreichen Schürfungen festgestellt worden ist, aus Bodenschichten von stark wechselnder Beschaffenheit. Abgesehen von einzelnen Schlamm- und Torfnestern kommt vorwiegend kiesiger und thoniger Grund in Frage. Auf der Nordseite wird hauptsächlich thoniges Material, doch auch Kies, unter dem Flusse Sand, Kies und sandiger Thon oder Lehm und auf der Südseite wiederum Thon, Kies und Sand angetroffen; stellenweise findet sich Kalk und Mergel. Auf Wasserandrang muss man jederzeit gefasst sein.

Diese Verhältnisse führten zur Anwendung von Brustschilden, mit denen, von den Schächten ausgehend, der Abbau bewirkt wird. Ueber die Bauart dieser Schilde ist bisher näheres nur durch das von den Unternehmern darauf genommene Englische Patent Nr. 18267 vom Jahre 1891 bekannt geworden. In Zeitschriften findet sich die Angabe, dass der Durchmesser der Schilde 8,45 m, ihre Länge 5,95 m und ihr Gewicht rund 200 t beträgt. Nach der Patentschrift ist dem Wechsel des Gebirgs- und Wasserdrucks, welcher wegen des sehr bedeutenden Durchmessers des Brustschildes in ziemlich weiten Grenzen liegt, sorgfältig Rechnung getragen. Der vordere Raum des Schildes ist ähnlich, wie beim St. Clairtunnel, in Zellen getheilt, deren Zahl indess hier eine geringere ist. Die Brust wird verzogen, und zwar durch eiserne Zumacheplatten, die an den senkrechten Zellenwandungen durch eine Art mit Thon gefüllter Stopfbüchsen gedichtet werden. Die waagerechten Längskanten je zweier benachbarter Zumacheplatten sind mittelst sackartig durchhängender Tuchstreifen verbunden, um zu erreichen, dass jede Platte unabhängig von der anderen vorgebracht werden kann, ohne dass zwischen ihnen Erdreich hindurchtritt. Das Vorbringen der Zumacheplatten geschieht mittelst Druckwasserpressen. Beim Vorschub des Schildes, welches in der üblichen Weise bewirkt wird, bleiben zunächst die Zumacheplatten zurück; sie werden später einzeln nachgeholt. Die Zellenwände sind nach rückwärts bis an das Diaphragma — welches auch hier vorhanden ist —, derart verlängert, dass man immer je zwei übereinander liegende Kammern zusammengefasst hat, die für sich mit Luft gefüllt werden können. In den Kammerpaaren kann der Luftdruck nach der Tiefenlage verschieden sein.

In hohem Grade bemerkenswerth ist die Art und Weise, wie beim Niederbringen eines Vortriebsapparates innerhalb der Schächte verfahren wurde. Während sonst die einzelnen Theile der Apparate in die Tiefe geschafft und dort erst zusammengestellt werden, hat man beim Blackwalltunnel den Schild an der Erdoberfläche fertig montirt und in fertigem Zustande in den Schacht niedergebracht. Vorbedingung für ein solches Verfahren ist natürlich, dass der Schacht von vornherein ausreichend geräumig hergestellt wird. Man hob in Verbindung mit dem Schacht eine Baugrube aus, die sammt dem Schacht mit Wasser gefüllt wurde. Der Schild wurde wasserdicht geschlossen und, mit den Stirnflächen aufwärts stehend, zum Schwimmen gebracht, eine mit Rücksicht auf die sehr ungleiche Gewichtsvertheilung allerdings nicht leichte Aufgabe. Durch Einpacken von Eisentheilen allein war eine ausreichende Gewichtsausgleichung mit Rücksicht auf die zulässige Eintauchung der Trommel nicht herstellbar. Man strekte über den Scheitel der Trommel ein I-Eisen, und befestigte dessen freies Ende an einem am Rande der Grube auf Schienen gesetzten Krahn, der an dem freien Hebelarm mit einer Kraft von 3 t anfasste, welche erforderlich war, um die Schildtrommel aufrecht schwimmend zu erhalten. Die Trommel wurde mit Hilfe des Krahns über den Schacht geführt; dann wurde dieser leer gepumpt und der gewaltige Cylinder sank allmählich, wie der Wasserstand fiel, in die Tiefe, wo er sich in einen vorher eingebauten Lagerbock niedersetzte, von dem aus mit dem Vortrieb sofort begonnen werden konnte.

Das Hinabbringen des Schildes dauerte nur $2^1/_2$ Tage. Da die Zusammenstellung des Schildes unabhängig von den sonstigen Arbeiten erfolgen konnte, ersparte man durch das beschriebene Verfahren etwa 4 Monate an Bauzeit.

9. Sohlstollen des York Roadtunnels in Baltimore.

Der Bau des York Roadtunnels ist in Nr. 53 S. 493 d. Ztg. im allgemeinen besprochen; es ist dort angeführt, dass der obere Theil des Tunnels mit Hilfe eines Kalottenschildes abgebaut wurde, für den auf zwei seitlichen Sohlstollen, die dem Kalottenausbruch voraneilten, Rutschbahnen eingerichtet wurden. Der Vortrieb dieser beiden Stollen, welcher hier zu besprechen ist, erfolgte mittelst viereckig geschlossener Brustschilde, in deren Schutz die Stollengeviere eingebaut wurden. Innerhalb dieser Geviere wurde dann auch das Widerlagsmauerwerk bis zur Kalotte hochgeführt. Pressluft wurde beim Vortrieb nicht angewendet.

Die Sohlstollenschilde stellten rechteckige, vorn und hinten offene, im Profil diagonal verstrebte Blechgehäuse von 2,44 m Länge, 2,75 m Höhe und 2,44 m Breite dar.

Im Innern waren sie auf 1,22 m Tiefe durch starke Hölzer ausgefüttert, die in der Richtung des Umfanges zu je dreien nebeneinander lagen und von kräftigen Winkeleisen zusammengehalten wurden. Sie waren nach der Ortseite zu abgeschrägt. An Sohle und First reichten sie in ganzer Breite durch den Schild; die seitlichen Hölzer schnitten in 30 cm Abstand von den waagerechten Hölzern glatt ab, wodurch in den Ecken Räume ausgespart blieben, in denen vier Wasserdruckstempel, deren Kraft auf 80 t bemessen war, Platz fanden. Diese fassten gegen Gusslager, welche in den Ecken der Aussparungen an den Winkeleisen und dem Schildblech festgenietet waren. Die eigentliche Schneide nahm 40 cm von der Länge des Schildes in Anspruch. Zwei waagerechte Etagenbleche bildeten weitere Schneiden; auf diesen Blechen stellte sich das Gebirge abgeböscht ein. Die Bleche bogen sich anfänglich stark durch; man hat daher später noch zwei gusseiserne, nach vorn zugeschärfte Ständer zu ihrer weiteren Unterstützung dazwischen aufgestellt. Hinter den Futterhölzern blieb im Schilde ein 0,76 m tiefer freier Raum. Hier war die Sohlplatte beseitigt, sodass beim jedesmaligen Vorschub eine neue Schwelle untergelegt werden konnte. Ueber diesen Schwellen wurde die Stollenzimmerung aufgeführt und innerhalb der letzteren sodann die Aufmauerung der Widerlager vorgenommen.

10. Einige weitere Anwendungen des Brustschildes.

Die Zahl der mit Vollschilden ausgeführten oder noch auszuführenden Tunnel- oder Stollenanlagen ist mit den beschriebenen keineswegs erschöpft. Wenn schon die Mittheilungen, welche über die bereits besprochenen Ausführungen vorliegen, zum Theil nur von der Oberfläche schöpften und in dieser Beziehung mehrfach sehr zu wünschen übrig lassen, so fehlt es hinsichtlich einer ganzen Reihe derartiger Bauwerke überhaupt an Nachrichten über die beim Bau gemachten Erfahrungen. Zu diesen gehört unter anderen die Clydetunnel-Anlage in Glasgow. Die Anlage, durch welche der Clyde innerhalb des Hafengebiets unterschritten wird, bietet ein sehr bemerkenswerthes Gegenstück zum Blackwalltunnel. Beide unterscheiden sich indessen in wesentlichen Punkten. Während der Blackwalltunnel durch lange Rampen zugänglich gemacht ist, deren Endpunkte weit landeinwärts liegen, mündet der Clydetunnel in zwei neben den am Fluss sich hinziehenden Uferstrassen gelegenen Schächten. Im Gegensatz zum Blackwalltunnel ist in Glasgow der Fuhrwerksverkehr vom Personenverkehr getrennt; beide sind durch verschiedene Tunnel geführt; jede Richtung des Fuhrverkehrs hat ihren eigenen Tunnel. Dies hat zur Anlage eines Drillings-

tunnels geführt; das mittlere Rohr dient dem Fussgängerverkehr, die seitlichen dem Fuhrwerksverkehr. Jedes Rohr hat 4,88 m Durchmesser. Die beiden Schächte, von denen die Tunnel ausgehen, haben 24,4 m lichte Weite. Die Wandungen bestehen aus einer inneren und einer äusseren gusseisernen Haut, deren Zwischenraum mit Konkret gefüllt ist.

Die Länge der Tunnel beträgt 220 m. Die äussere Leibung befindet sich im Scheitel 4,6 m unter dem Flussbett oder 10,7 m unter Niedrigwasser und 14 m unter Hochwasser. Die Schächte sind 22,6 m tief. Während die Strassentunnel zwischen den Schächten waagerecht durchlaufen, ist der mittlere Fussgängertunnel an den Uferrändern mit einem Halbmesser von 60 m soweit aufwärts gebogen, dass er unter 1 : 3 seinen Weg nach den Schächten fortsetzt, wo er in solcher Höhenlage mündet, dass die die Rampen heraufkommenden Personen bis zur Geländehöhe mittelst Treppen bequem hinaufsteigen können. Für den Fuhrverkehr sind in jedem Schacht 6 Fahrstühle, je drei nebeneinanderliegende für die aufsteigenden und absteigenden Fuhrwerke eingerichtet. Die Aufzüge, welche die Fuhrwerke auf- oder abbringen, kehren sofort leer zurück und man hofft dadurch einen ununterbrochenen Verkehr zu ermöglichen und alles Warten zu vermeiden.

Im südlichen Schacht wurde zunächst Sand, in 14 m Tiefe aber mit Steinen durchsetzter Thon, im nördlichen Schacht Sand mit Kieslagen angetroffen. Wasser stand in 4,6 m Tiefe an. Auf der südlichen Seite konnten die beiden Fahrtunnel unter der Uferstrasse hindurch bis zum Flusse ausgemauert werden; weiterhin erhielt der Tunnel eine Auskleidung von Gusseisen. Man hielt es hier für gerathen, Luftdruck anzuwenden und den Vortrieb mit Brustschilden auszuführen. Zuerst genügte ein Luftüberdruck von 1,1 Atmosphären, um den Ort trocken zu halten; später konnte der Ueberdruck auf die Hälfte ermässigt werden. Der Fussgängertunnel wurde ganz aus gusseisernen Ringen hergestellt. Jeder Ring ist aus 13 grossen Bogenplatten und einem kurzen Schlussstück zusammengesetzt worden. Die Wandstärke beträgt 2,5 cm. Die Anlage des Verkehrsweges wurde 1890 vom Parlament genehmigt; der Entwurf rührt von Simpson & Wilson in Glasgow her.

Weiterhin ist die Vortriebsmethode mittelst Brustschilden in Anwendung beim Bau einer neuen — dritten — Untergrundbahn in Glasgow. Dieselbe zieht sich als Doppeltunnel in kreisförmig geschlossener Bahn von rund 10 km Länge um das Dockgebiet von Glasgow als Mittelpunkt herum und unterschreitet dabei den Clyde zweimal. Das von dem Tunnel zu durchfahrende Gebirge ist von verschiedenartiger Beschaffenheit. Auf dem nördlichen Abschnitt trifft man Fels an. Auf dem östlichen und südlichen Abschnitt der Bahn ist der Tunnel durch Sand, der theils trocken, theils wasserführend ist, herzustellen. Hier werden zum Abbau des Gebirges Brustschilde verwendet, von denen sich etwa ein Dutzend im Betriebe befinden. Ueber die Einrichtung der Schilde liegen Angaben nicht vor. Die Auskleidung des Tunnels wird in der üblichen Weise aus gusseisernen Ringen zusammengesetzt.

Weiter ist im Bezirk von Glasgow ein Eisenbahntunnel unter Anwendung der Schildbauweise hergestellt worden.

Die Bauweise dürfte im grössten Umfange demnächst in London Verwirklichung finden, wenn zur Ausführung der zahlreichen bereits genehmigten neuen Untergrundbahnen geschritten wird, die daselbst nach dem Muster der City und Südlondonbahn eingerichtet werden sollen und von denen die Centrallondonbahn die bedeutendste ist. Ueber diese Bahnen ist in dieser Zeitung zu wiederholten Malen ausführlicher berichtet worden. Der Durchmesser der Bahntunnel wird zumeist gegen 3,5 m betragen; für einige ist jedoch auch der Uebergang vollspuriger Eisenbahnfahrzeuge vorgesehen.

An die zahlreichen Tiefbahnentwürfe, welche festländische Grossstädte, Berlin, Wien, Paris, betreffen, ist hier ebenfalls zu erinnern. Dieselben harren freilich noch des Augenblicks, wo sie greifbare Gestalt annehmen sollen.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2670 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinigung der Bahnhöfe in Heidelberg (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahn-Tarifkommission und Ausschuss der Verkehrsinteressenten.

Die 49. gemeinschaftliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten findet am 19. und 20. d. Mts. in Stuttgart statt.

Auf der Tagesordnung stehen u. a. folgende Berathungsgegenstände: Tarifbestimmung für Biergefässwagen; Tarifirung lebender Bienen; Aufnahme von Walkerde unter die bedeckt zu befördernden Güter; frachtfreie Beförderung von Privat-Wagendecken; frachtfreie Beförderung der den Sendungen von frischem und gefrorenem Fleisch beigegebenen Eisbehälter, sowie des beigegebenen Eises; Neuregelung der in der Güterklassifikation enthaltenen Verpackungsvorschriften; Aufnahme von Trikotabfällen in den Spezialtarif I; Tarifirung von Farbholzwurzeln; Versetzung von Amerikanischem Eichenholz North Carolina Pine Holz und Pitch Pine Holz in den Spezialtarif II; Versetzung von Zinkvitriol in den Spezialtarif III; Versetzung von Mörtel zur Bekleidung von Damfkesseln usw. (Isolirmasse aus Kieselguhr) und von Markschalen und Marksteinen (Pflanzenmarkisolirungen) in den Spezialtarif III; Versetzung von Retortenkohle in den Spezialtarif III; Tarifirung von rohem Ferrisulfat und von Christbäumen; Aufnahme von Düngefischen in den Spezialtarif III; Aufnahme von Lederkuchen unter die bedeckt zu befördernden Düngemittel des Spezialtarifs III; Aufnahme von Gipsbausteinen und Kalkerde in den Spezialtarif III; Tarifirung von Kieselflusssäure und Muschelkalkmehl zum Düngen; Verzögerungsgebühr für verspätete Rückgabe loser Wagendecken; Aufnahme von Flachs und Hanf, gebrecht und ungebrecht, sowie Heede in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter.

Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten wird gesondert am 18. d. Mts. über die Vorlagen für die Plenarversammlung Vorberathung pflegen und dann noch über folgende innere Angelegenheiten Beschluss fassen: 1. ermässigte Stückgutklasse für Textilartikel; 2. Antrag (Hugo Blank, Berlin), betreffend Versetzung des allgemeinen Branntwein-Denaturirungsmittels sowie des Acetons nach Spezialtarif I; 3. Antrag der Handels- und Gewerbekammer Ludwigshafen, betreffend die Beförderung des allgemeinen Denaturirungsmittels nur in offenen Wagen; 4. Antrag der Handelskammer Schweidnitz, betreffend Aufnahme der Magnesit- und Dinassteine unter die in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter; 5. Denkschrift der Badischen und Bayerischen Müller über die Nothwendigkeit einer verschiedenen Tarifirung von Mehl und Getreide im Deutschen und internationalen Eisenbahnverkehr.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. d. Mts. ist die dem Betriebsamt Hamburg unterstellte 15,44 km lange Strecke Hagenow-Wittenburg i/M. (Theilstrecke der Neubaulinie Hagenow-Oldesloe) für den Personen-, Gepäck- und Güter- usw. Verkehr eröffnet worden.

Die an dieser Bahnstrecke belegenen Bahnhöfe Hagenow (Stadt) und Wittenburg i/M. sowie die Haltestelle Bobzin sind für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind dieselben dagegen nicht geeignet; auch können Kesselwagen mit feuergefährlichen Flüssigkeiten an denselben nicht ent- oder beladen werden.

Die Strecke Hagenow - Wittenburg i/M. wird vorläufig als Nebeneisenbahn betrieben. Auf dieselbe finden die Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Januar 1893 und der Bahnordnung für

die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Auf der 8,70 km langen Strecke Rötgen-Raeren ist am 11. August dieses Jahres das zweite Geleis in Betrieb genommen worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. d. Mts. ist die bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr dienende Haltestelle Perdoel auch für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen und Einzelsendungen eröffnet worden.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die Abfertigungsbefugnisse der seit dem 1. August d. J. für den gesammten Güterverkehr eröffneten Haltestelle Biblisheim sind vom gleichen Tage ab auch auf die Annahme und Auslieferung von Leichen, Grossvieh und Vieh in Wagenladungen erweitert worden. Fahrzeuge bleiben nach wie vor von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 17. d. Mts. wird der zwischen Grossbauchlitz und Ostrau gelegene Personen-Haltepunkt Zschaitz für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr eröffnet werden.

Württembergische Staatseisenbahnen. Der seit dem 1. Mai d. J. mit Beschränkung auf den Personenverkehr errichtete Haltepunkt Heilbronn-Sülmerthor ist am 1. d. Mts. auch für die Abfertigung von Reisegepäck und Expressgut, und zwar sowohl im inneren Württembergischen, als auch im Württembergisch-Badischen Verkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Expressgut nach dem Haltepunkt ist ausgeschlossen.

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen. Die Stationen der innerhalb des Preussischen Staatsgebiets gelegenen Bahnstrecken der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen (vergl. Nr. 38 S. 355 d. Ztg.) sind für den Personenverkehr eröffnet worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 15. Oktober d. J wird die s. Zt. auf der Grubenstation Dechen nach der Station Neunkirchen (Saar) eingerichtete Personen- und Gepäckabfertigung wegen ungenügender Frequenz aufgehoben.

Theilweise Vereinigung des Dienstes auf dem Bahnhofe in Heidelberg.

Am 26. August d. J. ist der Eilgut-, Stations- und Rangirdienst der Main-Neckarbahn und Badischen Staatseisenbahn im Bahnhofe Heidelberg vereinigt und die Leitung dieser Dienstzweige von genanntem Zeitpunkte an die Badische Staatseisenbahn übergegangen, während die getrennten Frachtgutabfertigungen bestehen geblieben sind.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Im Jahre 1893/94 betrugen nach dem Geschäftsbericht die Betriebseinnahmen 286 099 *M*, die Betriebsausgaben 150 649 *M* und der Ueberschuss 135 450 *M*. Der nach Abzug der Rücklagen verbleibende Reingewinn von 120 304 *M* wird wie folgt verwendet: 4,5 % Dividende 52 875 *M*, Verzinsung und Tilgung der Anleihe von 500 000 *M* = 22 500 *M*, Verzinsung und Tilgung des Vorschusses für Betriebsmittel 997 *M*, Eisenbahnsteuer 1 356 *M*, zu sonstigen Zwecken 36 018 *M* und Vortrag auf neue Rechnung 6 558 *M*.

Prignitzer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht hat im Betriebsjahre 1893/94 im Personenverkehr eine Zunahme in der Zahl der Reisenden stattgefunden, indem 104 129 gegen 93 947 Personen im Vorjahre zur Beförderung gelangten, und ist die Einnahme hierdurch von 84 125 *M* auf 91 251 *M* gestiegen. Im Güterverkehre hat wieder eine wesentliche Zunahme der beförderten Tonnen, und zwar von 112 653 auf 127 588 t und der Einnahmen von 178 744 *M* auf 194 376 *M* stattgefunden. Die Betriebseinnahmen betragen insgesammt 313 834 *M* (300 041 *M* im Vorjahre). Die Betriebsausgaben stellen sich auf 140 232 (139 315) *M*, sodass einschliesslich eines Vortrages von 12 270 *M* ein Ueberschuss von 185 422 *M* verbleibt. Dem Erneuerungsfonds werden 25 363 (22 900) *M* zugeführt, zum Spezial-Reservefonds gehen 2 804 *M* (wie im Vorjahre) zum Neben-Erneuerungsfonds 3 000 *M* (wie in 1892/93), zum Reservefonds 5 737 (5 062) *M*. Die Dividende für die Aktien ist auf 4 (3) % und für die Prioritäts-Stammaktien auf 4,5 (4,5) % festgesetzt. Vorgetragen werden 17 517 *M*.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der am 22. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht u. a. auch ein Antrag, betreffend die Genehmigung zur Ausführung der Vorarbeiten für eine Anschlussbahn von Jädickendorf an die Stargard-Cüstriner Eisenbahn bei Soldin und bei Pyritz.

Werrabahn.

Nach einer Mittheilung der Direktion der Werrabahn werden die Arbeiten für den Bau der geplanten Itzgrundbahn mit Beginn des nächsten Jahres ihren Anfang nehmen.

Platzkarten.

Der Vorverkauf von Platzkarten zu dem Schnellzug D 18 Berlin-Leipzig-München (Abfahrt vom Anhalter Bahnhof in Berlin 7.50 Vormittags) findet seit dem 1. d. Mts. am Tage vor der Abreise im Internationalen Reisebüreau, Berlin NW., Unter den Linden 67, am Reisetage eine Stunde vor Abgang des Zuges bei der Fahrkarten-Ausgabestelle auf dem Anhalter Bahnhofe zu Berlin statt.

Am 15. Oktober d. J. werden die Schnellzüge Nr. 19 und 20 Berlin-Leipzig-München in D- (Durchgangs-) Züge umgewandelt.

Von diesem Zeitpunkt ab wird für die Benutzung eines numerirten Platzes in diesen Zügen auf der Strecke Berlin-Leipzig ausser dem Fahrpreise ein Zuschlag von 2 *M* erhoben. Für Strecken von nicht mehr als 150 km beträgt die Platzgebühr 1 *M*.

Verkehr mit Italien.

Am 1. d. Mts. ist für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Deutschen und Italienischen Stationen durch die Schweiz (Gotthardroute) ein neuer Tarif in Kraft getreten. Hiernach werden im Verkehre mit Norddeutschen Stationen, im Vergleiche mit den bisherigen Fahrpreisen, zwar um etwa 10 *M* niedrigere Fahrpreise erhoben, dagegen wird die Gewährung von 25 kg Freigepäck nur noch für die Norddeutschen Strecken, d. i. bis Frankfurt a/M. bezw. Ritschenhausen oder Probstzella oder Hof, zugestanden, während bisher für die ganze Strecke nördlich der Italienischen Grenze, d. i. bis Chiasso oder Pino, ein Freigepäck von 25 kg gewährt wurde. Neu eingeführt sind über diese Route einfache Fahrkarten, z. B. von Berlin nach Bologna, Brindisi, Nervi und Ospedaletti Ligure, sowie von den Süddeutschen Plätzen Frankfurt a/M., Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe und Strassburg 20tägige Rückfahrkarten nach Mailand I. bis III. Klasse und nach Genua I. und II. Klasse; nach Mailand auch von Stuttgart.

Zu den Projekten der Berliner elektrischen Hochbahn.

Bevor die Firma Siemens & Halske mit ihrem Projekt zur Anlegung der elektrischen Hochbahn Warschauer Brücke-Zoologischer Garten an die Oeffentlichkeit trat, hatten der Unternehmer Schweder und andere schon vor einigen Jahren dem Magistrat ein dasselbe Ziel verfolgendes Hochbahnprojekt für den Süden Berlins mit einer Zweiglinie Schlossplatz-Hallesches Thor zur Genehmigung unterbreitet; letzteres wurde jedoch s. Zt. vom Magistrat abgelehnt. Neuerdings hat der genannte Unternehmer sein Projekt von neuem dem Magistrat vorgelegt und dabei hervorgehoben, dass demselben vor dem der Stadtverordnetenversammlung zur Annahme empfohlenen Siemens-Halske'schen Projekt der Vorzug zu geben sei, weil es den Verkehrsbedürfnissen des Südens der Stadt besser Rechnung trage. Der Hauptvorzug seines Projekts sei insbesondere darin zu suchen, dass der grösste Theil der Haupttrasse dieser Bahn in die Mittellinie des zu überbrückenden Landwehrkanals zu liegen komme, wodurch jede Störung des Strassenverkehrs längs des Kanals vermieden würde, ohne dadurch die Schifffahrt zu beeinträchtigen. Die von ihm projektirte Hochbahn nehme ferner in dem sehr verkehrsreichen Stadttheil am Schlesischen Bahnhof ihren Anfang, überschreite im Zuge der Fruchtstrasse die Spree, werde über die Köpnicker Strasse hinweg in die Manteufelstrasse bis zum Lausitzer Platz und am Görlitzer Bahnhof vorbei durch die Grünauer Strasse bis zum Landwehrkanal geleitet, den sie mit einer Abzweigung vom projektirten Bahnhof bis zum Zoologischen Garten ununterbrochen verfolge. Durch diese Abweichung der Trasse von der Siemens'schen würde den Reisenden, welche die Görlitzer und Anhalter Eisenbahn benutzen, eine billige und schnelle Fahrgelegenheit nach den im Süden und Südwesten belegenen Stadttheilen erschlossen. Wichtiger als alle Abweichungen von der Siemens-Halske'schen Linie sei die Abzweigung vom Halle'schen Thor nach dem Schlossplatz. Diese Zweiglinie soll ihren Anfang oberhalb der Belle Alliancebrücke nehmen, über die Gitschiner Strasse hinweg, durch das Grundstück Gitschiner Strasse 109 und durch die südlich des Belle Allianceplatzes belegenen Grundstücke geführt werden, wo sie sodann beim Grundstück Lindenstrasse 2 in die Lindenstrasse treten, diese bis zur Kommandantenstrasse verfolgen, das Grundstück Kommandantenstrasse 81 durchqueren und ihren Lauf weiter auf dem Terrain des zugeschütteten Grünen

Grabens bei Ueberschreitung der Beuth-, Seydel- und Wallstrasse bis zur Spree nehmen soll. Die Mittellinie dieses zu überbrückenden Stromes soll die Fortsetzung der Bahn bis nahe zur Schleuse aufnehmen und weiter in der Mittellinie des sich abzweigenden Spreearms bis zu ihrem Ausgangspunkt vor dem Rothen Schloss in der Stechbahn geführt werden. Der Unternehmer will der Stadt die Bahn bereits nach 10 Jahren überlassen. Zugleich theilt er dem Magistrat mit, dass die dem Vorsitzenden des Ausschusses der Stadtverordnetenversammlung für elektrische Hochbahnen überreichte Denkschrift weiteren Aufschluss über die technischen Einrichtungen der Bahn, über Fahrzeiten, Tarife usw. gebe.

Petroleum-Motorboote auf den Berliner Wasserläufen.

Der Besitzer der Fabrik J. M. Grob & Co. beabsichtigt einen regelmässigen Personenverkehr auf den Berliner Wasserläufen mit Petroleum-Motorbooten einzurichten. Zur Verwirklichung seines Planes hat der Unternehmer sowohl bei dem Königlichen Domänen-Rentamt, wie bei der Königlichen Ministerial-Baukommission bereits die erforderlichen Schritte gethan und neuerdings auch beim Berliner Magistrat die Genehmigung zur Anlage von Anlegestellen an der Fischerbrücke, an der Waisenbrücke (Ecke der Stralauer Brücke), an der gegenüberliegenden linksseitigen Spreeuferstrasse und in der Nähe des städtischen Steindepots bei Treptow nachgesucht.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn. Auf der Tagesordnung der am 30. August d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung stand folgender Antrag der Verwaltung: a) das Grundkapital der Gesellschaft wird um 4 275 000 *M.* auf die Inhaber lautenden Aktien erhöht; b) die neuen Aktien sollen und zwar 3 561 Stück über 1 200 *M.* und 1 Stück über 1 800 *M.* lauten; c) diese neuen Aktien werden den bisherigen Inhabern zum Kurse von 110 % derart zur Verfügung gestellt, dass auf 16 alte Aktien über 4 800 *M.* eine neue Aktie über 1 200 *M.*, und auf 24 alte Aktien über 7 200 *M.* je eine neue Aktie über 1 800 *M.* gewährt wird; d) die neuen Aktien nehmen vom 1. Januar 1895 am Geschäftsgewinne theil; e) auf jede neue Aktie über 1 200 *M.* wird das Stimmrecht für 4 alte und auf die neue Aktie über 1 800 *M.* das Stimmrecht für 6 alte Aktien gewährt; f) die Direktion wird ermächtigt, die neuen von den Aktionären nicht bezogenen Aktien bestmöglichst, aber nicht unter dem Mindestbetrag von 110 % zu begeben; g) die Direktion wird beauftragt und ermächtigt, die Art, wie und wo die Zeichnungen der aufzulegenden Aktien zu erfolgen haben, zu bestimmen, ferner die nothwendigen Statutenänderungen mit rechtsverbindlicher Kraft herbeizuführen, welche durch die Kapitalserhöhung nothwendig werden.

Direktor Köhler begründete den Antrag ausführlichst, besonders mit dem erforderlich gewordenen Bedarf weiterer Mittel zur Herstellung neuer Linien und Vermehrung des Betriebsmaterials; die Verwaltung habe geglaubt, die ihr gebotene Strecke über die Strasse Unter den Linden, Hinter der katholischen Kirche zum Kastanienwäldchen führend, wenn auch unter Opfern, annehmen zu sollen, um endlich die schon lange allseitig gewünschte Verbindung des Südens der Stadt Berlin mit dem Norden herbeizuführen, nachdem der Uebergang im Zuge der Friedrichstrasse wohl als für immer, derjenige im Zuge der Charlottenstrasse als zur Zeit unausführbar anzusehen sei. Die Linie würde im Nordwesten zur Weidendammer Brücke und im Nordosten zum Hackeschen Markt geführt werden. Die Gesellschaft habe hierfür 1 Million Mark Pauschale an die Stadtgemeinde Berlin zu zahlen, womit aber alle sonstigen Unkosten für Enteignung, sowie Pacht fremden Grund und Bodens und etwaige Verstärkung von Brücken in Wegfall kämen. Nachdem auch die polizeiliche Genehmigung erfolgt sei, wären die neuen Geleisanlagen begonnen und soweit vorgeschritten, dass voraussichtlich Mitte September, spätestens aber am 1. Oktober d. J. der Betrieb derselben beginnen könne; mit der als unumgänglich erkannten Herstellung einer Pferdebahn-Nothbrücke nördlich der Weidendammer Brücke sei bereits begonnen und es werde dieser Bau in 41 Tagen beendet sein. Die stetige Zunahme der Bevölkerung im Norden mache ausserdem eine neue Geleisanlage Vinetaplatz-Rosenthaler Thor nothwendig, und aus dem gleichen Grunde wäre für den Süden Berlins eine neue Linie Marheinekeplatz-Zossener Strasse-Hallesches Thor nicht zu umgehen. Die Grosse Omnibusgesellschaft habe auf letzterer Strecke der Gesellschaft bis jetzt empfindliche Konkurenz bereitet. Ferner müssten 2 neue Bahnhöfe in der Schönhauser Allee und in Rixdorf angelegt werden und ferner solle das Bahnhofgrundstück in der Wallstrasse eigenthümlich erworben werden. Es müssten endlich 450 Pferde neu eingestellt und 60 neue Wagen beschafft werden. Im ganzen wären 4 100 000—4 200 000 *M.* für alle diese Ausgaben erforderlich und der dann noch verbleibende Ueberschuss werde für noch ausserdem sich etwa ergebende Unkosten zur Verfügung bleiben. Die Verwaltung habe es für nützlich gehalten, die Beschaffung dieser Mittel durch Erhöhung des Grundkapitals und nicht durch Aufnahme einer neuen Anleihe zu bewirken, damit nicht die Schulden — es existiren noch 16 Millionen Prioritätsobligationen — das Grundkapital überstiegen.

In der sich hieran knüpfenden Besprechung erklärte nach der „V. Ztg.“ der Direktor auf Anfrage, dass voraussichtlich für Zwecke eines vergrösserten Betriebes aus Anlass der 1896 stattfindenden Berliner Gewerbeausstellung die Verwaltung nicht nöthig haben werde, neue Anforderungen an die Aktionäre zu stellen, weil die betreffenden Bauten und Anlagen doch meist nur provisorische seien und deren Kosten aus den vermehrten Einnahmen wohl bestritten werden würden. Die Konzession der vielbesprochenen Linie Behrenstrasse-Markgrafenstrasse-Junkerstrasse-Reichenberger Strasse-Treptow besitze die Gesellschaft seit 11 Jahren, habe aber für die Strecke Behrenstrasse-Reichenberger Strasse die polizeiliche Genehmigung noch immer nicht erhalten können; die Direktion hoffe, dass ihr dies bis zum Jahre 1896 gelingen werde, event. solle die Theilstrecke Treptower Park-Liegnitzer Strasse zum Görlitzer Bahnhof für sich fertiggestellt werden.

Der Antrag eines Aktionärs, die Dividendenberechtigung der neuen Aktien sofort beginnen zu lassen, wurde zurückgezogen, nachdem der Vorsitzende erklärt hatte, die Einzahlung auf diese neuen Aktien werde kaum vor dem 1. Dezember d. J. gefordert werden; hierauf wurde der obige Antrag der Verwaltung unverändert durch Zuruf einstimmig von der Versammlung zum Beschluss erhoben. Ebenso genehmigte dieselbe die durch die beschlossene Kapitalserhöhung nothwendig gewordenen Statutänderungen, wonach u. a. das Grundkapital der Gesellschaft von jetzt ab aus 21 375 000 *M.* bestehe.

Danziger Pferdeeisenbahn. In der Danziger Stadtverordnetenversammlung wurde die Vorlage, betreffend die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Danziger Pferdebahn angenommen. Die Anlage geht auf die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft über, nach deren System die Umwandlung in elektrischen Betrieb erfolgt.

Aus der Schweiz.

Nordostbahn: Generalversammlung.

Der durch die Generalversammlungen vom 27. Juni und 19. Juli d. J. neubestellte Verwaltungsrath dieser Gesellschaft hielt am 25. August d. J. seine erste Sitzung ab. Er wählte zu seinem Vizepräsidenten Herrn Ständerath Isler in Aarau, zum Präsidenten der Direktion Herrn Birchmeier und zum Vizepräsidenten derselben Herrn Fröhlich. Er bestätigte ferner die Wahl des Herrn Weisshaupt, bisher erster Adjunkt des Betriebschefs, zum Betriebschef an Stelle des in die Direktion gewählten Herrn Birchmeier und des Herrn Basler, bisher zweiter Adjunkt des Betriebschefs, zum ersten Adjunkt desselben. Eine Kommission wurde bestellt, welche in der nächsten Sitzung Bericht und Antrag über die Frage einzubringen hat, ob die bisherige Organisation des Verwaltungsrathes (Bestellung ständiger Kommissionen) beizubehalten oder ob und in welcher Richtung sie abzuändern sei. — Der Verwaltungsrath ertheilte der Direktion einen Kredit von 385 000 Frcs., um gemäss vorgelegten Plänen auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Eglisau-Schaffhausen das zweite Geleise auf der Strecke Bülach-Eglisau zu erstellen und die Geleiseanlagen der Stationen Bülach und Glattfelden entsprechend zu ändern, ferner die Station Eglisau für die Aufnahme der Linie von Schaffhausen entsprechend zu erweitern.

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, das Urtheil des Züricherischen Handelsgerichts vom 5. Juli d. J., betreffend Anfechtung der Beschlüsse der Generalversammlung vom 20. April d. J., aus prinzipiellen Gründen an das Bundesgericht weiter zu bringen.

Er bestellte endlich eine Kommission, um über die Frage der Remuneration der abberufenen und der nicht wiedergewählten Mitglieder der Direktion in der nächsten Sitzung Bericht und Antrag einzubringen.

In der sehr wichtigen Frage der Retourbillets gab der Verwaltungsrath seine Willensmeinung dahin kund, es sei die Gültigkeitsdauer der Retourbillets um einen Tag zu verlängern, ohne dass hiermit die Billetabstempelung bei Fahrtunterbrechungen und Unübertragbarkeit der Billets verbunden werden sollen; für den Fall, dass in letzterer Hinsicht durch missbräuchliche Uebertragung der Billets mit verlängerter Gültigkeit von den Passagieren, welche dieselben lösten, an unberechtigte Dritte sich wirklich Uebelstände zeigen sollten, wird vorbehalten, auf die Angelegenheit zurückzukommen.

Simplondurchstich.

Nach Einsichtnahme des Gutachtens der von ihm bestellten Experten, Colombo, Ingenieur in Mailand, Francis Fox,

Ingenieur in London, C. S. Wagner, Inspektor der Staatsbahnen in Wien, hat der Bundesrath das Projekt der Jura-Simplonbahn vom Oktober 1893 über den Simplontunnel grundsätzlich genehmigt und beschlossen, dasselbe der Italienischen Regierung zu übermitteln.

Aus dem Bericht der Experten sind nachfolgende Punkte hervorzuheben: Für den Bau sind die projektirten Installationen und die natürlichen Betriebskräfte genügend, da die Höhenlage des Tunnels gestattet, Wasserkräfte auszunutzen. Ueberdies sind Dampfmaschinen vorgesehen. Die Fürsorge für die Gesundheit des Personals gab Anlass zu folgenden Vorschlägen: Es sollen nur Arbeiter von absolut kräftiger Konstitution beschäftigt werden, welche imstande seien, die atmosphärischen Schwankungen im Innern des Tunnels zu ertragen. Die Arbeiter sollen sanitärischen Untersuchungen unterworfen werden, ebenso sollen die Wohnungen inspizirt und Lebensmittel und Getränke überwacht werden. Dadurch wird der Unternehmung ein ständiges Personal und damit auch ein regelmässiges Fortschreiten der Arbeit gesichert.

Die für die Ventilation vorgesehenen Vorkehrungen und Verfahren werden mit geringfügigen Abänderungen gebilligt. Der Bericht äussert sich sehr günstig über das Arbeitsprogramm und über die Organisation der Transporte; er empfiehlt gewisse technische Verfahren, welche nur die Unternehmung erleichtern können, besonders das Englische System der Ausmauerung.

Die Experten betrachten die für die Durchbohrung und Vollendung in Aussicht genommenen Summen als genügend. Die 7 Millionen Francs für Einrichtungen auf der Nord- und Südseite rechtfertigen sich; immerhin sollte eine Reserve von 1,5 Millionen Francs in Aussicht genommen werden, welche, um den Kontrakt nicht zu ändern, auf die zu hoch berechneten Summen für den Durchschlag und die Ausmauerung erhoben werden könnten. Das Projekt sieht überdies grosse Bauausgaben für die 10 inneren Kilometer des Tunnels vor. Diese weise Maassregel schliesst, nach Ansicht der Experten, jegliche Täuschung aus.

Die Experten empfehlen Mörtelversuche gleich bei Beginn des Baues zu machen, um sich über den Einfluss der Temperatur auf die Baumaterialien zu vergewissern.

Nach dem Bericht würde für den Betrieb die natürliche Ventilation genügen und zwar für 12 Personenzüge und 30 Güterzüge. Die Traktion kann mit gewöhnlichen Lokomotiven stattfinden, wenn sich der Verkehr in den angegebenen Grenzen hält. Gleichwohl empfehlen sie den elektrischen Betrieb, der in den 2 letzten Jahren solche Fortschritte gemacht hat, dass die Frage als gelöst betrachtet werden kann. Für den Simplontunnel wäre der elektrische Betrieb besonders zu empfehlen; die Wasserkräfte zu beiden Seiten des Berges würden benutzt, die Schwierigkeiten in der Ventilation fielen weg und die zum Bau verwendeten Materialien hielten länger aus.

Zum Schluss bemerken die Experten, dass sie nach einer gewissenhaften Prüfung aller Verhältnisse der Unternehmung zur Ueberzeugung gelangt seien, dass weder der Bau noch der Betrieb des Simplontunnels bei Beachtung der nöthigen Vorsichts- und Sicherheitsmaassregeln mit besonderen Schwierigkeiten verbunden sein werden.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

In der am 8. Februar 1893 in Konstantinopel abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlung der Eisenbahngesellschaft Salonik-Monastir wurde beschlossen, auf die Antheilscheine nach Maassgabe der Bedürfnisse der Gesellschaft bis zu 50 % des Nennwerthes einzahlen zu lassen und zur Bestreitung der Baukosten der Strecke bis Monastir für den Betrag von 60 000 000 Frcs. 3 % Schuldverschreibungen auszugeben. In Vollzug dieses Beschlusses wurden im Laufe des Jahres 1893 auf die 10 000 000 Frcs. betragenden Vorzugs-Antheilscheine 50 %, auf die den gleichen Betrag ausmachenden Stamm-Antheilscheine 43 % eingezahlt. 3 Monate nach Eröffnung der Theilstrecke Salonik-Vertekop, am 4. März 1893, wurden von der Anleihe von 60 000 000 Frcs. in Deutschland 32 Millionen Francs angeboten und dreimal überzeichnet. Der Rest von 28 Millionen Francs soll nach Betriebseröffnung der ganzen Bahn im laufenden Jahre dem Französischen und Belgischen Markte angeboten werden. Die genannten 3 % Schuldverschreibungen wurden zur amtlichen Notirung an den Börsen in Konstantinopel, Berlin, Frankfurt a/M., Brüssel und Genf zugelassen; dementsprechend soll der Verwaltungsrath durch Zuwahl neuer Französischer und Belgischer Mitglieder verstärkt werden.

Für die im Betriebe stehende, 96,7 km lange Strecke Salonik-Vertekop war das Betriebsergebniss während des Jahres 1893 zwar kein glänzendes, aber in Anbetracht der besonderen Verhältnisse zufriedenstellend; denn der Verkehr auf einer so kurzen, dem Meere naheliegenden und demzufolge dem doppelten Wettbewerb der Landfuhrwerke und der Küstenschifffahrt ausgesetzten Strecke konnte um so weniger bedeutend sein, als diese ersten 90 km einen Verbrauchsmittelpunkt weder bedienen noch berühren. Auch ist die gegenwärtige Betriebsstrecke nicht lang genug, als dass die grosse Stadt Monastir (Standplatz eines Armeekorps) und das reiche Hinterland sich ihrer schon jetzt zur Ein- und Ausfuhr mit Vortheil bedienen könnten, da die Bahnbeförderung immer noch eine Umladung erfordern würde. Die Betriebseinnahmen betrugen 1 970 786,68 Piaster Gold = 449 581,47 Frcs. oder 4 649,24 Frcs. für 1 km, von denen 45,88 % auf Reisende, 2,08 % auf Gepäck, Packete und Hunde, 51,60 % auf Eil- und Frachtgüter, 0,27 % auf lebende Thiere und 0,17 % auf verschiedene Einnahmen entfielen. Die bedeutendsten Frachten ergab Getreide mit 8 461 t; danach kamen Holzkohlen (2 075 t), Bauholz (1 099 t), Wein (1 070 t), Petroleum (898 t), Mehl und Kleie (709 t), verschiedene Mineralien (680 t), Salz (618 t), Zucker (555 t) und Reis (420 t). Die infolge des Auftretens der Cholera in verschiedenen Gegenden des Orients ergriffenen Absperrmaassregeln haben einen hemmenden Einfluss auf die Einnahmen aus dem Güterverkehr ausgeübt und die Gesellschaft sogar einige Zeit lang zur vollständigen Einstellung des Güterverkehrs gezwungen. Die erzielten Ergebnisse sind indessen von guter Vorbedeutung für die Zukunft. Das Verhältniss der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr (47,96 % der Gesammteinnahmen) zu denen aus dem Güterverkehr (51,60 %) lässt erwarten, dass der letztere Verkehrszweig in nicht ferner Zeit ebensolche Entfaltung erfahren wird, als er bei den Orientalischen Eisenbahnen erlangt hat. Letztere erzielen aus dem Güterverkehr mehr als die dreifachen Einnahmen des Personenverkehrs; da sich die Erzeugungsverhältnisse der von den Linien beider Unternehmungen durchzogenen Gebiete hinsichtlich der Art der Erzeugnisse in Güte und Menge gleichen, so darf man annehmen, dass die Mazedonische Bahn in kurzer Frist zu ähnlichen Ergebnissen gelangen wird.

Die Betriebsausgaben beliefen sich für das Jahr 1893 auf 1 324 073,82 P. G. (3 123,59 Frcs. für 1 km), von denen 24,35 % auf die allgemeine Verwaltung, 21,48 % auf den Verkehrs- und Betriebsdienst, 17,64 % auf Zugförderung und Werkstättenverwaltung und 36,53 % auf die Bahnunterhaltung entfielen. An Ueberschuss verblieben 646 712,86 P. G. (1 525,65 Frcs. für 1 km), ermässigten sich aber durch 6 996,76 P. G. Beitrag der Gesellschaft zur Unterstützungskasse und durch 5 904,73 P. G. ausserordentliche Betriebsausgaben auf 633 811,37 P. G. Hierzu kamen 389,98 P. Kursgewinn, 2 243,78 P. Zinsen und 4 096 338,08 P. Zinsengewähr der Regierung, so dass 4 732 783,21 P. G. zur Verfügung standen. Hiervon wurden 3 507 945,14 P. zur Verzinsung der Schuldverschreibungen verwendet, 440 000 P. der Erneuerungskasse zugefügt und 440 000 P. an die Vorzugs-Antheilscheine als Gewinn (je 5 %) vertheilt, während von dem 344 838,07 P. betragenden Rest 5 % = 17 246,90 P. in die Rücklagen flossen, 5 % = 17 246,90 P. dem Verwaltungsrath zugewendet, fernere 88 000 P. an die Vorzugs-Antheilscheine als Gewinn (1 %) und 220 000 P. an die gewöhnlichen Antheilscheine als Gewinn (je 2,50 Frcs. oder fast 1,7 %) vertheilt und 2 344,27 P. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Das verflossene dritte Baujahr hat im allgemeinen ein befriedigendes Ergebniss gehabt. Die schon im Vorjahre aufgetretenen Schwierigkeiten, wie der aussergewöhnlich strenge Winter und der Mangel an Sprengstoffen, haben ihre Wirkung allerdings auch noch während der ersten 2 Monate des Jahres 1893 fühlbar gemacht; überdies haben die wegen der Cholera gegen Ende des Jahres verfügten Absperrmaassregeln den freien Verkehr der Arbeiter und die Beförderung der Baumaterialien zu den Arbeitsplätzen wesentlich gehindert, trotzdem war der Baufortschritt ein recht zufriedenstellender. Der zwischen Vertekop und Vodena gelegene Theil der Linie, zwischen Kilometer 98 und 118, bildete das schwierigste Stück der ganzen Arbeiten; daher wurde auch die Hauptkraft auf dessen Ausführung vereinigt. Auf dieser verhältnissmässig kurzen Strecke befinden sich bedeutende Massen von Erdbewegungsarbeiten, Felssprengungen, grosse Brückenbauten und eine Anzahl Tunnels, die ihrem Werthe nach die Gesammtarbeiten der ganzen übrigen Strecke übersteigen und deren Fertigstellung eine lange Zeitdauer erforderte, da sie nur die Verwendung einer beschränkten Anzahl Arbeiter gestatteten. Die Gesammtzahl der auf dieser Theilstrecke befindlichen Tunnel ist 13, von denen der letzte und längste bei Kilometer 116,6 liegt und 685 m lang ist. Von den auf derselben Strecke erforderlich gewesenen 4 Brückenbauten sind die beiden längsten (bei Kilometer 112,3 und 115,3 gelegen) je 195 m lang und haben je 6 Oeffnungen. Der bei Kilometer 116,6 gelegene, 685 m lange Tunnel geht durch einen geschlossenen, sehr harten Gebirgsstock; es bedurfte besonderer Anstrengungen der Baugesellschaft, ihn ohne zu grosse Fristüberschreitung fertigzustellen. Am 1. März 1892 wurde der Stollen dieses Tunnels von den beiden Stirnseiten gleichzeitig ange-

trieben; der Durchschlag erfolgte am 21. Oktober 1893. Trotzdem vom Anbeginn an Nachtschichten bei den Stollenarbeiten dieses Tunnels eingerichtet und die Arbeiten selbst an Sonn- und Feiertagen nicht ausgesetzt wurden, so erforderte dessen Durchschlagung doch nicht weniger als 600 Tage; es entspricht dies einer täglichen Durchschnittsleistung von 0,45 m für den beiderseitigen Stollenantrieb, während diese Leistung unter gewöhnlichen Verhältnissen 1 m für den Tag und Stollenantrieb hätte sein müssen und die ganze Arbeit in 343 Tagen hätte fertiggestellt werden sollen. Ueberdies liessen gerade auf diesem Theil der Strecke die Gesundheitsverhältnisse sehr viel zu wünschen übrig; während der Sommermonate hat das dort auftretende Fieber grosse Verheerungen unter den Arbeitern angerichtet, und bei dem in Rede stehenden Tunnel mussten besonders maschinelle Anlagen gemacht werden, um durch Luftzufuhr die Luft im Stollen erträglich zu machen. Nur durch grosse Geldopfer ist es gelungen, die Arbeiter zum Ausharren bei diesem Werke zu veranlassen, indem ihnen bedeutende Prämien bei Beendigung des Tunnels zugesichert wurden.

Sobald die Gesellschaft über die Bedeutung der Ueberschreitung, die unter diesen Umständen für die Vollendungsfrist der Linie erwachsen konnte, Gewissheit hatte, hat sie beim Bautenministerium eine Hinausschiebung der Frist um 4 Monate nachgesucht; die Regierung hat das Gesuch grundsätzlich genehmigt. Die Gesammtzahl der auf der ganzen Linie befindlichen Brückenbauten und Durchlässe ist 451, die zusammen eine Oeffnung von 2 300 m bilden; von diesen 451 Brücken sind 180 mit Eisenkonstruktion versehen. Die Gesammtzahl der Tunnel ist 15, welche zusammen eine Länge von 2 512 m haben. Am Ende des Jahres 1893 waren die Arbeiten der Linie Salonik-Monastir, und zwar sowohl die Erdarbeiten als auch die Kunst- und Hochbauten vollkommen fertig; es verblieben nur einige Schutz- und Sicherungsarbeiten auf der steilen Steigung zwischen Vertekop und Vodena auszuführen und das Schienengeleise zu legen. Letztere Arbeit wurde am 22. November 1893 wieder aufgenommen und ging seitdem befriedigend vorwärts. Am 31. Dezember 1893 waren noch 185 km Hauptgeleise und die Nebengeleise der Stationen zu legen; inzwischen ist am 10. Mai d. J. die Geleislegung vollendet worden und die erste Lokomotive konnte in Monastir einlaufen. Die Betriebseröffnung der ganzen Bahn war für Juni dieses Jahres in Aussicht genommen.

Auf der Reststrecke Vertekop-Monastir befinden sich folgende Stationen: Vodena (bei Kilometer 109,8), Vladova-Kreuzung (118,8), Ostrovo (137,0), Sorovitz (158,9), Eckchisu (164,5), Banitza-Kreuzung (178,2), Florina (187,2), Kinali (202,3) und Monastir (218,0). Die endgültige Abnahme der Strecke Salonik-Vertekop, deren vorläufige Abnahme am 6. und 7. Dezember 1892 erfolgt war, hat durch die Regierungsingenieure stattgefunden.

Bulgarien.

Der Ministerrath hat den Bau einer Eisenbahn von Bulakli bei Jamboli nach Sliwno beschlossen; die Anlagekosten sind auf 1 200 000 Frcs. veranschlagt.

Griechenland.

Nach einer von der Direktion der öffentlichen Arbeiten veröffentlichten Statistik umfasst das Griechische Eisenbahnnetz 914 km im Betriebe, 490 km im Bau, 345 km konzessionirt und 128 km in Vorbereitung. Von diesen Linien haben 438 km 1,44 m, 1 294 km 1 m, 128 km 0,75 m und 18 km 0,60 m Spurweite. Das Kapital der Gesellschaften, welche Linien im Betriebe besitzen, beträgt 63 140 000 Frcs.; nämlich die Gesellschaft Piräus-Athen-Peloponnes (432 km), die ausserdem die Linien Myli-Tripoli und Calamata-Diavolitza (102 km) betreibt = 25 300 000 Frcs.; die Gesellschaft für die Eisenbahn Agrinion-Missolonghi-Kryoneri (61 km) = 3 000 000 Frcs.; die Thessalische Eisenbahngesellschaft (203 km) = 23 000 000 Frcs.; die Gesellschaft Pyrgos-Catakolon (13 km) = 1 440 000 Frcs.; die Attische Eisenbahngesellschaft (74 km) = 5 400 000 Frcs.; endlich die Gesellschaft Piräus-Athen (86 km) = 5 000 000 Frcs. Letztere ist die einzige im Betriebe befindliche Bahn, welche die Vollspur von 1,44 m besitzt; alle anderen eröffneten Bahnen haben 1 m Spurweite. Der Staat hat für den Bau der Linien Myli-Tripoli, Calamata-Diavolitza und Missolonghi-Agrinion sowie an kilometrischer Beihilfe für die anderen im Betriebe befindlichen Linien 32 711 752 Frcs. aufgewendet. Für die im Bau befindlichen Linien hat er bereits mehr als 30 000 000 Frcs. ausgegeben, während zur Vollendung noch 40 bis 45 000 000 Frcs. erforderlich sind.

Aus Asien.

Türkei.

Die bereits im vorjährigen Bericht vom Verwaltungsrath der Anatolischen Eisenbahngesellschaft ausgesprochene Hoffnung, dass die vollständige Eröffnung der Bahn bis Angora eine Mehrung der Eil- und Frachtgutsendungen zur unmittelbaren Folge haben würde, hat sich im Jahre 1893 bestätigt; denn der Güterverkehr hat eine Steigerung der Einnahmen um 398,32 Frcs. für 1 km erfahren. Ueberhaupt wäre das Betriebsergebniss sicherlich weit günstiger gewesen, wenn nicht das Auftreten der Cholera in Konstantinopel und an mehreren Orten Anatoliens, das die Einrichtung von Beobachtungsstationen an der Bahn und verschiedenen dahin führenden Strassen zur Folge hatte, dem Reiseverkehr und der geschäftlichen Thätigkeit im allgemeinen viele Wochen lang sehr empfindliche Hindernisse bereitet haben würde. So wurde u. a. infolge dieser Maassnahmen der Betrieb der 153 km langen Strecke von Ine Oeunu bis Bitcher zeitweise gänzlich unterbrochen; trotz ihrer nur vorübergehenden Dauer verursachten diese ungünstigen Umstände immerhin eine Verminderung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 1 223,29 Frcs. für 1 km, so dass nach Abzug der Einnahmenerhöhung von 398,32 Frcs. für den Güterverkehr die 7 054,58 Frcs. betragende kilometrische Einnahme im Vergleich zum Betriebsjahre 1892 einen Rückgang von 824,97 Frcs. aufweist.

Im ganzen betrugen die Betriebseinnahmen 17 946 946 Piaster Gold = 4 077 546 Frcs., von denen 33,2 % auf Reisende, 5,9 % auf Gepäck, Hunde und Eilgut, 2,5 % auf lebende Thiere, 58,1 % auf Frachtgut und 0,3 % auf verschiedene Einnahmen entfielen. Befördert wurden 745 822 Personen (gegen 775 679 in 1892), von denen 23 313 (19 870) die I. Klasse, 158 514 (166 192) die II. Klasse, 547 817 (575 056) die III. Klasse benutzten und 16 178 (14 561) Militärpersonen waren; andererseits vertheilten sich die Reisenden mit 479 821 (487 083) auf den Vorortverkehr der Strecke Haïdar Pascha-Pendik (25 km), mit 161 993 (178 126) auf die alte Strecke Haïdar Pascha-Ismid mit Ausnahme des genannten Vorortverkehrs und mit 104 008 (110 470) auf die neue Strecke Ismid-Angora. Ferner wurden 10 999 (10 185) t Eilgut, 1 281 (1 277) Hunde, 12 310 (18 528) Türkische Pfund Werthsendungen, 84 855 (60 572) t Frachtgut und 5 832 (4 871) t lebende Thiere befördert. Die bedeutendste Frachtmenge ergab Getreide, nämlich 51 390 t gegen 29 973 t in 1892; es folgen frische Trauben (4 767 t), Wolle (3 734 t), Mehl und Teig (3 150 t), Obst mit Ausnahme von Trauben (2 581 t), frische Gemüse (1 906 t), Manufakturwaaren (1 847 t), Tabak (1 800 t), Möbel und Hausgeräth (1 672 t), Mineralöl und Petroleum (1 435 t), verschiedene Gewürze (1 351 t), leeres Packzeug (1 337 t), Erze (1 330 t), Salz (1 308 t) und Wein (1 244) t.

Beinahe alle Ein- und Ausfuhrwaaren haben infolge der Ausdehnung des Bahnnetzes eine Steigerung erfahren. Zum ersten Male gelang es im Berichtsjahre, die Chromerz-Sendungen aus dem Bergwerke von Agh-Ardi, welche in Bosjuk zur Verladung kommen und früher über Gemlik ausgeführt wurden, auf die Anatolische Bahn zu leiten; die Gesellschaft beförderte davon 1 329 t und kann in Zukunft noch eine bedeutende Vermehrung dieser Sendungen erwarten. Ferner ist es gelungen, die von Kaisarieh und Konia kommenden Salpetersendungen von den früheren Wegen über Samsun und Mersina abzulenken und für Angora und Eskischehr zu erwerben; auch diese Sendungen werden künftig eine Zunahme erfahren. Das Gleiche gilt für die Traubensendungen von Nicara. Durch Einrichtung eines beschleunigten Dienstes zwischen der Station Mekedje und Konstantinopel ist es gelungen, den Wettbewerb der Schifffahrt zu verdrängen und eine Vermehrung der Traubensendungen um 623 t zu erzielen. Als neue Erscheinung traten im Berichtsjahre Strohsendungen nach der Hauptstadt auf. Trockene Gemüse, die im Vorjahre eine Frachtmenge von 2 177 t ergaben, erfuhren infolge der Kartoffelmissernte einen Rückgang von 1 214 t.

Die Entwickelung des Verkehrs erforderte in den von der Bahn entfernten Inlandsbezirken, die gewöhnt sind, sich für den Aus- und Einfuhrhandel der Wettbewerbslinien von Samsun, Ineboli, Smyrna und Mersina zu bedienen, die Einrichtung von Verkehrsagenturen, um die Reisenden und Kaufleute über die von der neuen Bahnlinie in Anatolien gebotenen verschiedenen Vortheile zu unterrichten; solche Agenturen wurden zunächst in Konia, Kirschehr, Kotch Hissar, Sungurlu, Tschangri und Josgad eingerichtet. Ferner hat die Gesellschaft, um die Geschäftsleute in den von den Stationen weit abliegenden Ortschaften der Nothwendigkeit zu entheben, sich sowohl für die Auflieferung ihrer Waaren, als auch für die Begleichung der den Fuhrwerks- und Lastthiereigenthümern für die Landbeförderung zukommenden Löhne und andere kleine Auslagen einer mit grösseren Kosten verbundenen Vermittelung zu bedienen, die bedeutenderen Versand-

stationen zur Zahlung der Landbeförderungs- und anderen Kosten unter der Bedingung ermächtigt, dass diese Auslagen bis zur Zahlung durch den Empfänger auf den Sendungen haften; durch diese Maassregeln wurden trotz ihres kurzen Bestandes bereits sehr befriedigende Ergebnisse erzielt und auch für die Zukunft darf auf einen günstigen Erfolg gerechnet werden. Die Türkische Regierung trägt namentlich durch den Bau neuer Strassen und durch Ansiedlung von Auswanderern im Bahngebiet zur Entwickelung des Verkehrs bei.

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 9 321 670 P. G. = 2 117 883 Frcs., von denen 20,28 % auf die allgemeine Verwaltung, 14,61 % auf den Verkehrsdienst, 32,90 % auf den Fahrdienst und 32,21 % auf die Bahnerhaltung entfielen. Auf 1 km Betriebslänge stellt sich die Ausgabe auf 3 664,16 Frcs.; die kilometrische Betriebsausgabe ist von Jahr zu Jahr mehr herabgedrückt worden, nämlich von 5 389,36 Frcs. in 1889 auf 4 868,35 Frcs. in 1890, 4 629,44 Frcs. in 1891, 3 994,33 Frcs. in 1892 und 3 664,16 Frcs. in 1893.

Nachdem von der Betriebseinnahme die Betriebsausgabe sowie verschiedene Verluste gedeckt waren, verblieb ein Ueberschuss von 8 600 462 P. G.; hierzu kamen 203 369 P. G. Uebertrag aus dem Vorjahre, 65 346 P. G. Kurs- und Wechselgewinne und 18 142 725 P. G. Zinsengewähr der Türkischen Regierung. Von der hieraus erwachsenden Summe von 27 011 902 P. G. waren zu bestreiten 17 739 130 P. G. Zinsen der Schuldverschreibungen, 464 584 P. G. ausserordentliche Betriebsausgaben und 2 500 000 P. G. für Erneuerung der alten Strecke Haïdar Pascha - Ismid, während 6 308 188 P. G. zur Verfügung der Hauptversammlung standen. Davon wurden 496 546 P. G. dem Erneuerungsbestand zugefügt, 132 000 P. G. der Unterstützungskasse zugewiesen, 4 950 000 P. G. an die Antheilscheine als Gewinn (5 %) vertheilt, 284 000 P. G. den Rücklagen einverleibt, 22 282 P. G. dem Verwaltungsrath zugewendet und 423 360 P. G. auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Länge der Neubaustrecke Eskischehr - Konia einschliesslich einer 10 km langen Zweigbahn, welche die Stadt Kutahia mit der Hauptlinie bei der auf Kilometer 66 gelegenen Station Alayund verbinden soll, wird nach den Vorarbeiten auf 445 km geschätzt. Die Pläne der Strecke bis Kilometer 30 sind dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten am 13. Mai 1893 vorgelegt und am 25. Mai 1893 genehmigt worden; diejenigen der Strecke von Kilometer 30 bis Kilometer 210 (Tchai) wurden am 12. Oktober 1893 dem Ministerium vorgelegt und sind z. Zt. von der Regierung genehmigt. Obwohl bis Ende Dezember 1893 alle Pläne der Strecke bis Konia vollendet waren, so sind der Regierung doch diejenigen für die jenseits Kilometer 210 (Tchai) gelegene Strecke noch nicht vorgelegt, um noch einige Verbesserungen einführen zu können; die Vermessung und Absteckung wurde bis Kilometer 262 (Akschehr) ausgeführt. Die Grundenteignungen bis Kilometer 30 und für die Vergrösserung der Station Eskischehr vollzogen sich ohne Schwierigkeit.

Die amtliche feierliche Einweihung der Arbeiten auf der Neubaustrecke fand am 31. August 1893, dem Jahrestage der Thronbesteigung des Sultans, statt. Am 12. August 1893 war mit dem im Lande gut angesehenen und wohlbekannten Unternehmer Bonifay, der schon beim Bau mehrerer Eisenbahnlinien betheiligt war, der erste Vertrag für die Ausführung der Arbeiten auf der Strecke Eskischehr-Alayund (66 km) abgeschlossen worden. Leider liess der Gesundheitszustand sehr viel zu wünschen übrig; einige Wochen nach Beginn der Arbeiten brach in der Stadt Eskischehr und unter den Arbeitern auf der Strecke die Cholera aus. Von den Behörden wurde die Entlassung einer grossen Zahl Arbeiter, sowie die Errichtung von Absperrposten angeordnet; die Anwerbung von neuen Arbeitern war ausserordentlich schwierig, und die günstigste Jahreszeit ging fast ganz verloren. Erst mit Beginn dieses Jahres nach Aufhebung der Absperrmaassregeln konnten die Arbeiten wieder ihren gewöhnlichen Lauf nehmen und, soweit es die Jahreszeit gestattete, gefördert werden. Trotz aller Schwierigkeiten ist es dem Unternehmer gelungen, bis Ende des Jahres alle Erd- und anderen Arbeiten bis Kilometer 30 zu beendigen; es steht zu hoffen, dass er die ihm übertragenen Arbeiten in der gestellten Frist, also bis 1. Oktober d. J. zur Ausführung bringen wird.

Die für den Bau der verschiedenen Loose in Aussicht genommenen Vollendungsfristen sind folgende: Eskischehr-Alayund-Kutahia (77 km) am 1. Dezember d. J., Alayund-Afion Karahissar (96 km) am 1. August 1895, Afion Karahissar-Akschehr (98 km) am 1. Dezember 1895, Akschehr-Ilgun (57 km) am 1. Juni 1896 und Ilgun-Konia (112 km) am 1. November 1896. Am 2. März d. J. hat die Anatolische Gesellschaft die Ausführung der Arbeiten der zu diesem Zwecke unter Deutscher Gerichtsbarkeit in Frankfurt a/M. mit einem Gesellschaftskapital von 3 000 000 ℳ und gleich hoher Nachschusspflicht der Gesellschafter errichteten „Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Eskischehr-Konia (Gesellschaft mit beschränkter Haftpflicht)“ übertragen; diese Gesellschaft wurde unter Mitwirkung der „Internationalen Baugesellschaft“ in Frankfurt a/M. gegründet, welche bereits beim Bau der Strecken Ismid-Angora und Salonik-Monastir theilgenommen hat. Die technische Leitung untersteht den Herren Philipp Holzmann und Königlich Preussischer Baurath Mackensen. Zur Wahrung ihrer Interessen hat die Gesellschaft der Anatolischen Eisenbahnen ihrerseits ihren Generaldirektor als Mitglied der besagten Direktion abgeordnet. Der Bau wurde an die neue Gesellschaft zu einem für 1 km festgesetzten Preise vergeben; sie ist verpflichtet, die ganze Strecke bis 1. November 1896 fertigzustellen. Die Gesellschaft der Anatolischen Eisenbahnen hat indessen die Befugniss zur Verlängerung dieser Frist, wenn sie der Baugesellschaft die dieser hierdurch entstehenden Mehrkosten ersetzt. Da die Gründung der Baugesellschaft erst am 2. März d. J. erfolgen konnte, so hat die Anatolische Gesellschaft die Vorarbeiten ausgeführt und den Bau der Strecke begonnen; sie überlässt der Baugesellschaft diese Arbeiten gegen Ersatz der Selbstkosten.

Infolge des im Juli dieses Jahres eingetretenen starken Erdbebens mussten die Stationsgebäude auf der 20 km langen Strecke zwischen Haïdar Pascha und Beylik Keupru namentlich in Maltepe, Pendik und Tuzla geräumt werden. Die Kunstbauten der Bahn erlitten indessen keinen Schaden und die Züge verkehrten nach wie vor weiter.

Da die Türkische Regierung den Grund für die aussergewöhnliche Entwerthung des Getreides in den Anbaugegenden und besonders in Angora in der Höhe der Fracht sucht, so hat sie nach dem „Levant Herald“ die Eisenbahnverwaltung aufgefordert, ihren Tarif zu ermässigen; die Gesellschaft hat sich auch zu einer dauernden Herabsetzung des Getreidetarifs um 25 % verstanden. Um ausserdem die Ausfuhr des Getreides der letztjährigen Ernte, das sich noch in den Händen der Händler und Steuerpächter befindet, zu erleichtern, hat sich die Gesellschaft entschlossen, eine fernere Ermässigung der Getreidetarife um 25 %, und zwar bis Ende Oktober dieses Jahres zu bewilligen. In Uebereinstimmung mit den Maassregeln der Gesellschaft hat die Regierung beschlossen, die zu Gunsten der Krankenhäuser erhobenen, bisweilen 80 oder 90 Piaster für die Wagenladung betragenden Abgaben auf die Landfuhrwerke, welche Getreide aus dem Innern des Landes nach den Eisenbahnstationen schaffen, aufzuheben.

Die am 14. April d. J. abgehaltene Hauptversammlung der Smyrna - Cassaba - Eisenbahngesellschaft (vergl. Nr. 56 S. 528 d. Ztg.) hatte sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt, ihr Unternehmen gegen eine baare Entschädigung von 1 410 000 £ und eine Betheiligung an den auszugebenden Schuldverschreibungen und Antheilscheinen an die von Georges Nagelmakers zu bildende neue Gesellschaft zu überlassen. Diese Bedingungen sind durch einen neuen Vertrag vom 12. Juni d. J. in der Weise geändert worden, dass die Smyrna-Cassabagesellschaft auf jede Betheiligung an dem Kapital der neuen Gesellschaft verzichtet, während der baare Kaufpreis von 1 410 000 £ auf 1 436 000 £ erhöht wird. Diese Summe genügt, um die Schuldverschreibungen der Smyrna-Cassabagesellschaft zurückzuzahlen und an die Antheilhaber je 17½ £ zu vertheilen; ausserdem wird das übrige Vermögen der Gesellschaft voraussichtlich gestatten, diese Vertheilung soweit aufzufüllen, dass die Antheilhaber den Nennbetrag ihrer Antheilscheine ausgezahlt erhalten können. Dementsprechend hat eine am 27. Juni d. J. abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung der Smyrna-Cassaba-Eisenbahngesellschaft folgende Beschlüsse gefasst: 1. Der am 12. Juni d. J. zwischen der Gesellschaft einerseits, dem Dr. Arnold de Rapaport und Albert de Biederman in ihrem Namen und im Namen Dritter andererseits, endlich den Herren Ottiwell Charles Waterfield und Henry Arnold Lawrence dritterseits geschlossene Vertrag wird bestätigt. 2. Behufs Ausführung dieses Vertrages löst sich die Gesellschaft auf und der Präsident der Gesellschaft, Charles Waterfield, wird zum Verwalter der Masse ernannt. 3. Der Massenverwalter wird ermächtigt, alle zur Ausführung des Vertrages erforderlichen Schritte zu thun. Nagelmakers und seine Gruppe, zu der u. a. die Banque ottomane und der Französische Unternehmer Graf Vitali, Präsident der Régie générale pour la construction et l'exploitation des chemins de fer gehören, haben daraufhin die neue Gesellschaft gebildet, welche 2 200 000 £ 4 % gewährleistete Schuldverschreibungen ausgeben wird; mit dieser Summe sollen die bestehenden Schuldverschreibungen (1 050 000 £) und die Antheilscheine (436 000 £) der Smyrna - Cassabagesellschaft zurückgekauft werden, während 100 000 £ für Verbesserungen berechnet sind.

Von der Eisenbahn Beirut-Damaskus-Hauran ist am 17. Juli d. J. die Strecke Damaskus-Hauran eröffnet worden.

Das Handelsgericht der Seine hat den Vergleich der Eisenbahngesellschaft Jaffa-Jerusalem mit ihren Gläubigern genehmigt. Nach dem Vergleich erhalten die Gläubiger ihr unverkürztes Guthaben in 55 gleichen Jahresbeträgen oder die Schuldverschreibungen werden in solche von

500 Frcs. Nennwerth umgewandelt, die für die Tilgung und Verzinsung bis zu 5 % auf 95 % des Betriebsüberschusses Anspruch haben. Die Gläubiger haben innerhalb 3 Monaten, vom 28. Mai d. J. ab gerechnet, zu erklären, welche Zahlungsweise sie wählen.

Aus Afrika.

Kongostaat.

Um sich die Mittel zum Weiterbau zu verschaffen, hatte die Kongo-Eisenbahngesellschaft mit mehreren Bankanstalten eine hypothekarische Anleihe von 6 000 000 Frcs. abgeschlossen, gegen eine mässige Mittlergebühr verpflichteten sich die Bankanstalten zur festen Uebernahme der Anleihe, soweit die Antheilhaber von dem ihnen vorbehaltenen Vorzugsrechte keinen Gebrauch machen würden. Ueber Genehmigung dieses Vertrages sollte eine auf den 25. April d. J. berufene Hauptversammlung beschliessen; obwohl diese beschlussfähig war, so wünschte doch die Belgische Regierung als grösster Antheilhaber der Gesellschaft eine Verschiebung der Hauptversammlung auf den 16. Mai d. J., um die Mittel zu einer günstigeren Beschaffung der Baugelder zu prüfen. Inzwischen kam zwischen der Belgischen Regierung und der Gesellschaft unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Kammern und durch die Hauptversammlung ein Vertrag zustande, nach dem die neuen Mittel nicht durch Aufnahme einer Anleihe, sondern durch Vermehrung des Grundkapitals aufgebracht werden sollen. Wie bisher 20 000 Kapital- und 30 000 gewöhnliche Antheilscheine bestehen, so sollen im gleichen Verhältniss 8 000 Kapital- und 12 000 gewöhnliche Antheilscheine, die sämmtlich vom Belgischen Staate gezeichnet werden, ausgegeben und auf diese Weise 10 000 000 Frcs. aufgebracht werden. Die Bauzinsen werden auch während der ferneren Bauzeit baar bezahlt, aber vom 30. Juni d. J. ab für die gewöhnlichen Antheilscheine von 7 auf 3,5 % ermässigt, sodass sie für beide Arten von Antheilscheinen gleich sind. Während der Bauzeit und der ersten 5 Betriebsjahre hat die Belgische Regierung das Recht, die Konzession anzukaufen, indem sie sämmtliche Gesellschaftslasten übernimmt und die Kapitalantheilscheine zu 500 Frcs., die gewöhnlichen Antheilscheine zu 600 Frcs. zurückzahlt; durch diese Ankaufsbestimmung wird übrigens das Verstaatlichungsrecht des Kongostaates nicht berührt. Die Belgische Regierung ist ferner berechtigt, einen oder zwei besondere Vertreter bei der Gesellschaft zu bestellen; diese haben alle Ueberwachungsrechte des Aufsichtsrathes der Gesellschaft und können allen Sitzungen des Verwaltungsrathes und des ständigen Verwaltungsausschusses beiwohnen. Endlich wird Art. 35 des Bedingnissheftes in dem Sinne geändert, dass sich der Verfall der Konzession nur auf die noch nicht gebaute Strecke der Bahn bezieht, während die Erträge der gebauten Strecke auch bei Erklärung des Verfalls der Konzession dem Kapital, das zu ihrer Herstellung gedient hat, vorbehalten bleiben.

Die am 16. Mai d. J. abgehaltene Hauptversammlung hat diesen Vertrag genehmigt, aber die Beschlussfassung über die Satzungsänderungen auf eine später anzuberaumende Hauptversammlung vertagt. Die Regierung hat den bezüglichen Gesetzentwurf Ende Mai d. J. den Kammern vorgelegt und in der Begründung u. a. folgendes angeführt: Die Kongo-Eisenbahngesellschaft wurde 1889 mit einem Grundkapital von 25 000 000 Frcs., von dem der Belgische Staat 10 Millionen und Privatkapitalisten 15 Millionen zeichneten, gebildet. Im Geiste der Urheber sollten diese Mittel zur Vollendung und Ausrüstung der Bahn ausreichen; unvorhergesehene Schwierigkeiten, auf die wir schon zu verschiedenen Malen hingewiesen haben, machten den Voranschlag zu nichte. Im ersten Baujahre (1890/91) wurden 2,5 km, im zweiten Jahre 6,2 km, im dritten Jahre 20,3 km und im vierten Jahre etwa 42 km Geleis gelegt, sodass jetzt 71 km vollendet sind, während die Gesellschaft noch über 3 Millionen von ihrem Grundkapital verfügt. Mit diesem Rest und der ursprünglich in Aussicht genommenen Anleihe von 6 000 000 Frcs. würde die Bahn bis Kilometer 160 fertiggestellt werden können, wobei die kilometrischen Baukosten auf 100 000 Frcs. veranschlagt sind gegen 200 000 Frcs., die 1 km auf der bisherigen schwierigen Strecke durchschnittlich gekostet hat. Mit den vom Belgischen Staate neuerdings beizusteuernden 10 000 000 Frcs. gedenkt man die Bahn bis Kilometer 175, also etwa mitwegs zwischen Kimpesse und Luvituku vorzuschieben. Von dort aus hat die Bahn eine sehr bevölkerte Gegend, aus der sich grösstentheils die Karawanenleute ergänzen, zu durchziehen; auch findet dort gewöhnlich ein Wechsel der Träger statt, so dass die Eisenbahn von dort bis Matadi ganz naturgemäss an die Stelle der Karawanen treten wird. Alsdann kann die Bahn auf wenigstens den gleichen Verkehr wie jetzt die Karawanen und demnach auf eine Einnahme von 1 545 250 Frcs. rechnen. Die Belgische Regierung war der Ansicht, dass die Unmöglichkeit, Schuldverschreibungen mit langer Zinsfrist zu vortheilhaften Bedingungen auszugeben, die Hypothekenanleihe nicht gerechtfertigt erscheinen lasse und hielt es zum Schutze der von ihr zu wahrenden Interessen für geboten, der Gesellschaft behilflich zu sein, sich die erforderlichen Mittel zu einem angemesseneren Zinsfusse zu verschaffen. Da die Regierung vollständiges Vertrauen in das Gelingen des Unternehmens setzt, so konnte sie als Haupt-Antheilhaber der Gesellschaft nicht zu einem Zinsfusse zwischen 6,4 und 9 % leihen, während sie sich unter 3 % Gelder beschaffen kann. Eine Belastung des Staatsschatzes werde nicht eintreten, da die zu beschaffenden Kapitalien voraussichtlich einen höheren Ertrag geben würden als die vom Staate zu zahlenden Zinsen. Aus den Anlagen der Begründung geht ausserdem hervor, dass bei einem jährlichen Baufortschritt von 50 km zu je 100 000 Frcs. und bei Zahlung von 3,5 % Bauzinsen das Anlagekapital für die ganze Bahn 54 000 000 Frcs. erreichen wird, während der Bau erst 1900 vollendet werden wird. Es wird demnach später immer noch zur Annahme einer Anleihe geschritten werden müssen; doch dürfte dann die Verkehrsentwickelung derart sein, dass eine Anleihe zu günstigen Bedingungen möglich ist. Denn bereits der jetzige Verkehr würde eine Einnahme von 8 000 Frcs. für 1 km ergeben, während ursprünglich nur 5 700 Frcs. in Aussicht genommen waren.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers, die Mehrkosten der Unterhaltung zu tragen, wenn in Anlass der Eisenbahnanlage ein Weg umgelegt werden muss. Bei der Anlegung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn im Jahre 1867 wurde auf Grund landespolizeilicher Genehmigung von der Eisenbahngesellschaft, um Platz für den Bahnhof zu gewinnen, mit dem von der Stadt Greussen nach der Ortschaft Clingen führenden öffentlichen Wege in der Art eine Veränderung vorgenommen, dass eine Strecke von 75,50 m Länge kassirt und der Weg in einer Länge von 322,90 m südlich um den Bahnhof herum und westlich davon wieder in den alten Weg geführt wurde. Nachdem im Jahre 1870 in der Nähe des Weges eine Zuckerfabrik errichtet war, wurde im Jahre 1876 die Gemeinde Greussen, welche nach den Grundsätzen des maassgebenden Schwarzburg-Sondershausenschen Rechts bezüglich des Weges wegebaupflichtig ist, von der Landes-Polizeibehörde angehalten, die neue Wegestrecke chausseemässig auszubauen. Die Gemeinde hielt die Eisenbahngesellschaft und jetzt nach Uebernahme der Bahn durch den Preussischen Staat den Preussischen Eisenbahnfiskus für verpflichtet, die Kosten der Unterhaltung der Wegestrecke zu tragen, und beantragte klagend unter der Behauptung, dass die von ihr während der Jahre 1882—1891 verauslagten Unterhaltungskosten 11 873 *M.* betragen haben, den genannten Fiskus zur Zahlung dieser Summe nebst Zinsen zu verurtheilen. Der erste Richter, das Landgericht zu Nordhausen, erkannte dementsprechend, dass der Beklagte schuldig sei, der Klägerin die Kosten, die derselben durch die Unterhaltung des Kommunikationsweges von Greussen nach Clingen in den Jahren 1882—1891 entstanden sind, nach dem Verhältnisse zurückzuerstatten, in welchem die Last der Unterhaltung durch die von der Eisenbahnverwaltung vorgenommene Wegeveränderung vermehrt worden ist, und wies das Ober-Landesgericht zu Naumburg a/S. die gegen dieses Erkenntniss eingelegte Berufung des Beklagten zurück, indem es denselben für verpflichtet ansah, zu den Unterhaltungskosten der neuen Wegestrecke insoweit beizutragen, als erforderlich sei, um eine Kränkung der Rechte der Klägerin als der ordentlichen Wegebaupflichtigen durch Vermehrung ihrer bisherigen Baulast auszuschliessen, also der Klägerin die entstandenen Unterhaltungskosten nach dem Verhältnisse zu erstatten, in dem die Last der Unterhaltung durch die von der Eisenbahnverwaltung vorgenommene Wegeänderung vermehrt worden ist. Bei der Entscheidung ist der Berufungsrichter den von dem Preussischen Ober-Verwaltungsgerichte in mehreren Urtheilen (Entscheidungen dieses Gerichtshofes Band 9 S. 186 ff., Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 3 S. 423, Bd. 6 S. 103) aufgestellten Preussischen Rechtsgrundsätzen gefolgt.

Das Reichsgericht, bei welchem von der Verklagten auf Revision angetragen wurde, erkannte an, dass das streitige Rechtsverhältniss nach Inhalt des zwischen Preussen und Schwarzburg-Sondershausen wegen Anlage der Eisenbahn von Nordhausen nach Erfurt geschlossenen Vertrags vom 21. Dezember 1866 und § 8 des Statuts der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft vom 19. Februar 1867 nach Preussischem Recht zu beurtheilen sei.

Dem Angriffe sei aber der Erfolg zu versagen. Die Vermehrung der Wegebaulast treffe zwar soweit sie durch die infolge der Bahnanlage eingetretene S t e i g e r u n g d e s V e r k e h r s hervorgerufen ist, den ordentlichen Wegebaupflichtigen. Hier handele es sich aber um eine Vermehrung der

Wegebaulast, die durch die Anlage der Bahn selbst verursacht worden ist, indem diese die Kassirung eines Theiles des in gerader Richtung hinlaufenden Weges und die Herstellung eines in gekrümmter Linie um den Bahnhof herumführenden, also längeren Wegeabschnittes an Stelle des kassirten nothwendig gemacht hat. Der § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 finde zwar vorliegend keine Anwendung, weil die Voraussetzungen dieser Gesetzesvorschrift nicht zutreffen. Auch der § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 sei im gegenwärtigen Falle, in dem eine Enteignung nicht in Frage steht, nicht entscheidend. Allein es beruhe auf den Grundsätzen der Billigkeit, der Klägerin infolge der durch die Verlegung des Weges herbeigeführten Vermehrung der Wegebaulast einen Anspruch auf wirthschaftliche Ausgleichung gegen die Unternehmerin des Eisenbahnbaues, an deren Stelle der Beklagte getreten ist, zu geben.

Urtheil des IV. Civilsenats des Reichsgericht vom 12. April 1894 in Sachen Stadtgemeinde Greussen w. Preuss. Eisenbahnfiskus (Betriebsamt Nordhausen).

Enteignung. Nach Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 3. Februar 1894 in Sachen Preussischer Eisenbahnfiskus, Betriebsamt Wittenberge-Leipzig, Klägers, w. Stahl u. Gen., Beklagte, ist die Klage auf Herabsetzung der Entschädigung für die Enteignung eines einer Ehefrau gehörigen Grundstücks nach dem Güterrecht des Allgemeinen Preussischen Landrechts zugleich gegen den Ehemann zu richten.

Zeitungsschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Das Augustheft dieser vom Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen, im Verlage von Julius Springer in Berlin N. erscheinenden Zeitschrift enhält folgende Abhandlungen:

Die Plattformbahn. Vom Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Klinke in Berlin. — Die Brölthaler Eisenbahn. Vom Regierungs-Baumeister Lauer in Elberfeld (Schluss). — Zur Spurweitenfrage. Vom Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Peters in Breslau.

Unter Gesetzgebung enthält das Heft die Erlasse des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 9. Mai bezw. 4. und 26. Juni d. J., betreffend Vergütung für Untersuchung der Betriebsmaschinen der Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen, Enteignungsangelegenheiten und Behandlung der sogen. Hafenbahnen; ferner die Beschlüsse der Provinziallandtage über die Förderung des Baues von Kleinbahnen seitens der Provinzial- (Kommunal-) Verbände (Fortsetzung).

Im Abschnitt „Kleine Mittheilungen“ enthält das Heft u. a.: Neuere Projekte, Vorarbeiten, Konzessionsertheilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen. Die elektrische Strassenbahn Aachen-Burtscheid. Die Schmalspurbahnen Ostindiens im Jahre 1892/93. Antheil des Hessischen Staates an Erträgnissen von Privat-Nebenbahnen; Staatsschulden für Erbauung von Nebenbahnen. Betriebsergebnisse der staatlichen Nebenbahnen im Grossherzogthum Hessen; Verzinsung der Baukapitalien. Die Strassenbahnen des Staates Massachusetts im Jahre 1893. Die Otis-Bergbahn auf das Catskillgebirge, Greene-County im Staate Newyork.

Unter „Zeitschriftenschau“ bringt das Heft einen kurzen Abriss der bedeutenderen Abhandlungen der einschlägigen Fachpresse.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenb.-Verband. Druckfehler-Berichtigung. In dem vom 1. August 1894 gültigen Nachtrage II zum Tarifheft 3 des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes ist im Ausnahmetarif 1 auf Seite 4 der Schnittfrachtsatz für die Station Hagen von 2,23 ℳ auf 3,23 ℳ zu berichtigen.

Diese Berichtigung ist vom 15. Oktober 1894 wirksam.

Wien, am 1. September 1894. (2228)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Berichtigung der Ausnahmetarife für Holztransporte (Tarif Theil IV, Heft 1 und 2). Mit Gültigkeit vom 1. November 1894 sind nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

1. In dem vom 1. Juni 1894 gültigen Tarife, Theil IV, Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc. zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft Oesterr. Linien etc. einerseits und der Französischen Ostbahn anderseits) ist auf Seite 4 der Artikel „Haideholz, roh oder grob profilirt“ zu streichen.

Weiters ist die Tarifirung für Nussbaumholz auf Seite 5 wie folgt abzuändern:

Nussbaumholz in Blöcken, Mitteleuropäisches,	Ausserfranzösisch	Französisch
	Serie	
bis 2,5 m Länge	1	2
über 2,5 „ „	2	2

2. In dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarife, Theil IV, Heft 2 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc. zwischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft [Ungarische Linien] und der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und der Französischen Ostbahn anderseits).

Die Tarifirung des Artikels Nussbaumholz auf Seite 8 ist, wie vorstehend unter 1. angegeben, abzuändern.

Wien, am 1. September 1894. (2229)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Mit Gültigkeit vom 20. August/1. September d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Russischen Südwestbahnen und deren Hinterbahnen, sowie von Stationen der Moskau-Brestbahn und deren Hinterbahnen im Preussisch-Russischen bezw. Königsberg-Moskauer Verkehr über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel in Kraft. Durch denselben werden die bisherigen Ausnahmetarife für Getreide in den vorbezeichneten Verkehren aufgehoben. Der neue Tarif enthält gegen den bisherigen Tarif zum Theil geringe Frachterhöhungen als auch geringe Frachtermässigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1./13. Oktober d. J., bis dahin bleiben die jetzigen Frachtsätze in Kraft. Druckexemplare des neuen Tarifs sind demnächst auf unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof sowie in Memel käuflich zu haben.

Direktion. (2230H&V)

Koksverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Mit Gültigkeit vom 5. September d. J. ab werden in den vom 10. Oktober v. J. ab geltenden Ausnahmetarif für Koks von der Glückhilf-Friedenshoffnunggrube nach Sosnowice trans. die Versandstellen Cäsargrube, Egmont- und Mayrauschacht, sowie Gustav- und Abendröthegrube des Niederschlesischen Kohlenreviers einbezogen. Die unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs im Rückvergütungswege zur Anwendung kommenden Frachtsätze betragen für Kokssendungen von den genannten Versandstellen nach Sosnowice trans.

von Cäsargrube . . . . . 0,426 ℳ
„ Egmont- und Mayrauschacht . . . . . . 0,437 „
„ Gustav- und Abendröthegrube . . . . . 0,442 „

für 100 kg. Bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht wird die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen berechnet.

Berlin, den 28. August 1894. (2231MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Am 10. September d. J. tritt für gebrannte Steine in Sendungen von mindesten 10 000 kg von Station Wesel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach Station Spandau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona ein Ausnahmesatz von 1,17 ℳ für 100 kg in Kraft.

Köln, den 31. August 1894. (2232)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Mit Wirksamkeit vom 15. September l. J. wird für Mineralwasser-Transporte bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen zwischen Löhnberg, Station der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., und Wien K. E. B., Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, ein direkter Frachtsatz von

3,74 ℳ

mit einer Kursdifferenz von 0,02 ℳ für 100 kg eingeführt.

Letztere ist bis auf weiteres im doppelten Betrage von dem Frachtsatz in Abzug zu bringen.

München, im August 1894. (2233)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Ok-

tober d. J. tritt zu dem Heft II des Ausnahmetarifs für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Haltestelle Imielin des Direktionsbezirks Breslau und für mehrere Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 28. August 1894. (2234)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Altona. Am 1. September 1894 wird zu dem Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Altona vom 15. August 1891 der Nachtrag XII herausgegeben, durch welchen u. a. die Station Wilhelmsburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona in den Ausnahmetarif 13 für Giesserei - Roheisen einbezogen und der Ausnahmetarif 19 für Eisenvitriol zur Ausfuhr seewärts — mit Gültigkeit vom 1. November 1894 — aufgehoben wird.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 29. August 1894. (2235)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 15. September d. J. tritt der Nachtrag I zu Theil I A (Reglementarische Bestimmungen) in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 27. August 1894. (2236)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Lichtervelde der Belgischen Staatsbahn wird mit Geltung vom 1. September d. J. in den direkten Belgisch - Südwestdeutschen Viehverkehr aufgenommen.

Strassburg, den 26. August 1894. (2237)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Deutsch - Russischer Getreide - Ausnahmetarif 1 a, Theil I vom 20. August/1. September 1894. Für die Zeit vom 10./22. August bis 15./27 November d. J. wird im Deutsch - Russischen Getreideverkehr folgender ermässigte Frachtsatz für Getreide aller Art (Kategorie I bis IV) für 10 000 kg (610 Pud) nach Königsberg i. Pr. über Romny-Wileika-Wirballen eingeführt:

von Krjukow a. Dnjepr der Charkow - Nikolajewer Eisenbahn 125 R. 32 Kop., unter Zuschlag von 8 R. 24 Kop. Nebengebühren.

Die Sendungen müssen in Krjukow auf dem Wasserwege eingetroffen sein und in Königsberg nach ihrer Ankunft vom Eisenbahnwagen entladen und durch Landfuhrwerk oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen werden; sie dürfen also nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weitergesandt werden.

Bromberg, den 27. August 1894. (2238)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zuckerverkehr nach der Schweiz. Zu dem am 20. Oktober v. J. in Kraft getretenen Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker von Preuss. Staatsbahn-Stationen nach Basel Reichsb. und Altmünsterol transit zur Ausfuhr nach der Schweiz wird am 10. k. Mts. der Nachtrag II eingeführt. Durch denselben werden die Frachtsätze der Klasse b des Haupttarifs für die Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover und Magdeburg ermässigt.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren (2239)

Frankfurt a/M., den 28. August 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Garne, zum Verweben, d. s. einfache (eindrähtige) Garne aller Art, roh, gebleicht oder gefärbt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief	10 000 kg und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Heilendorf . . .	195 ₰	184 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Heilendorf . . .	190 ₰	179 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Heilendorf . . .	249 ₰	231 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 29. August 1894. (2240)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Aenderung der Frachtberechnung für unverpacktes Wildpret.) Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1. J. ist in dem vom 1. September 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von todtem Wild zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn etc. einerseits und Paris anderseits auf Seite 4, sowie in dem vom 1. Oktober 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern, Eiweiss (Albumin), Eigelb (Eidotter) und todtem Wild zwischen Stationen der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungar. Linien) einerseits und Paris anderseits auf Seite 8 für unverpacktes Wildpret als Frachtgut in Einzelsendungen das der Frachtberechnung auf den Französischen Strecken zu Grunde zu legende Gewicht von 5000 auf **4000 kg** herabzusetzen.

Wien, am 29. August 1894. (2241)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Lieferfristen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Das Königl. Ungar. Handelsministerium hat mit Erlass Z. 28 812 III vom 14. Mai 1894 die Genehmigung von Zuschlagfristen zu den reglementarischen bezw. tarifmässigen Lieferfristen, und zwar von 6 Stunden bei Eilgut und 12 Stunden bei Frachtgut mit Gültigkeit vom 15. Juni 1894 für den Transitverkehr von den Linien der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen auf die Linien der Südbahngesellschaft in folgenden Anschlussstationen bewilligt:

1. für Budapest-Kelenföld,
2. „ Székes-Fehérvár,
3. „ Szombathely,
4. „ Zákány.

Diese Zuschlagfristen haben nur im Oesterr.- Ungar.- Bosnisch - Herzogowinischen Verkehre Gültigkeit.

Wien, im August 1894. (2242)
Die Generaldirektion.

4. Verdingungen.

Lieferung von Holzschwellen. Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1895/96 erforderlichen
130 000 kiefernen Bahnschwellen,
20 000 eichenen Bahnschwellen und
rd. 15 000 lfd. m eichenen Weichenschwellen
soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben
am 21. September 1894,
Vormittags 10 Uhr,
stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 19. Oktober 1894 einschliesslich.

Magdeburg, den 30. August 1894. (2243)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 70. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. September 1894.

Inhalt:

Elektrische Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn.
Die XXXV. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Berlin.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Vereins-Kilometerzeiger.
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Der XXII. internationale Saatenmarkt in Wien.
Monatliche Zusammenstellungen der auf den Oesterr. Eisenb. vorgekommenen Unfälle.
Fahrgeschwindigkeitserhöhung.
Erprobung der Th. Langer'schen Feuerungsanlage.
Betriebseröffnungen.
Projekt. Wasserstrassen i. Oesterr.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Lokalbahnprogramm für Tirol.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Juli d. J.
Betriebseinnahmen der Ungar. Eisenbahnen im Juli d. J.
Geplante Eisenbahn auf den Blocksberg in Budapest.
Nachtrag z. Konzessionsurkunde f. d. schmalspurige Lokalbahn Budapest-Szent Lörincz.
Rechtsfall.
Neue Eilzuglokomotiven und der Oberbau b. d. Oesterr. Staatsb.
Börsenbericht.
Die unterirdische Röhrenbahn von Paris.
Der Wagenbau in Russland.
Bücherschau:
Die Eisenbahnpolitik Oesterr. nach ihren finanz. Ergebnissen.
Verschiedenes:
Elektr. Strassenb. in Königsberg.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Nachruf.
2. Güterverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Elektrische Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn.

Bekanntlich wurde im Jahre 1881 die erste, dem öffentlichen Verkehr dienende elektrische Eisenbahn eröffnet; es war die von der Firma Siemens & Halske erbaute schmalspurige Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof der Berlin-Anhalter Bahn und dem Kadettenhaus in Lichterfelde. Diese Bahn hatte eine Länge von 2,45 km; es verkehrte auf ihr immer nur ein Wagen; die Zu- und Rückleitung des Stromes erfolgte durch die isolirt gelegten Schienenstränge. Dieselbe Firma setzte im Jahre 1882 eine 2 km lange elektrische Eisenbahn vom Seebad Zandvoort nach dem Parke Kostverloren in Betrieb; gleichzeitig wurden einige elektrische Grubenbahnen erbaut und in Paris, Berlin, Brüssel, London und Wien Probefahrten mit elektrisch betriebenen Strassenbahnwagen unternommen beziehungsweise kürzere elektrische Versuchsbahnen angelegt. Die Ausstellungen in Paris und Wien boten hierzu günstige Gelegenheiten. Streng genommen erschienen alle diese Unternehmungen, ob sie nun einen bleibenden oder vorübergehenden Charakter an sich trugen, als Versuche, als Fühler, mit denen man eine theoretisch als richtig erkannte Idee auf ihre praktische Verwerthbarkeit erproben wollte. Die erste elektrische Eisenbahn, welche auf eine grössere Länge ausgeführt wurde und von vornherein für die Bewältigung eines sehr lebhaften Verkehrs bestimmt war, ist die im Jahre 1883 von der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft erbaute schmalspurige Eisenbahn von der Station Mödling bei Wien in die sogenannte Brühl, ein reizendes, viel besuchtes Thal. Dieselbe verdankte ihr Entstehen der speziellen Initiative des vor kurzem verstorbenen Generaldirektors Friedrich Schüler, welcher den Fortschritten des Verkehrswesens gegenüber stets ein offenes Auge und bereitwilliges Entgegenkommen bekundete. Sie wurde anfangs nur bis Vorderbrühl erbaut, aber schon wenige Jahre später bis in die Hinterbrühl, den Ausgangspunkt vieler herrlicher Wanderungen in den Wienerwald, weitergeführt, sodass sie gegenwärtig eine Länge von 4,5 km besitzt. Auf eine nähere Beschreibung derselben soll hier nicht eingegangen werden, da Anlage und Betrieb unseren Lesern aus früheren Veröffentlichungen bekannt sind; nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die Spurweite 1,00 m beträgt und die Zuleitung des Stromes von der im Bahnhofe Mödling erbauten Centralstation aus oberirdisch mittelst geschlitzter Röhren erfolgt; die Frequenz ist namentlich an schönen Sonn- und Feiertagen eine ungemein lebhafte; die Züge, aus einem Motorwagen und einem gewöhnlichen Wagen bestehend, folgen sich ununterbrochen und sind in den Abendstunden, wo tausende Spaziergänger nach dem Bahnhofe der Hauptbahn drängen, zumeist überfüllt. Im Jahre 1893 wurden rund 321 000 Personen befördert und zwar in den Monaten

Juni, Juli und August allein 189 000 Personen; die grösste Frequenz bestand im Monat Juli, in welchem 67 400 Personen die elektrische Eisenbahn benutzten.

Man hätte nun gerade nicht Optimist sein müssen, um zu hoffen, dass ein so glänzend gelungener Versuch rasch Nachahmung finden würde; und dennoch war dies nicht der Fall. Mehrere Jahre hindurch trat im Bau elektrischer Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn ein Stillstand ein; wohl tauchten verschiedene Entwürfe auf, aber sie verschwanden, ohne eine nur halbwegs greifbare Gestalt zu gewinnen. Erst in den letzten Jahren zeigte sich eine Wendung zum Besseren. In kurzen Zeiträumen sind vier elektrische Eisenbahnen entstanden, die in mehrfacher Beziehung Aufmerksamkeit verdienen: die elektrische Stadtbahn in Budapest, die elektrische Stadtbahn in Lemberg, die elektrische Eisenbahn Baden-Vöslau und die elektrische Lokalbahn in Gmunden. Im nachstehenden möge eine kurze Beschreibung der technischen Anlage und des Betriebes der erstgenannten 3 Bahnen Platz finden; auch die Betriebsergebnisse der elektrischen Stadtbahn in Budapest sollen eine nähere Würdigung erfahren; die elektrische Stadtbahn in Lemberg sowie eine Theilstrecke der Bahn Baden-Vöslau sind erst seit einigen Wochen und die elektrische Lokalbahn in Gmunden erst seit wenigen Tagen (15. August d. J.) im Betriebe.

Zwei andere Bahnen, nämlich die Lokalbahn von der Belvedèreanhöhe in Prag bis zum Lustschlosse in Bubenc und die elektrische Untergrundbahn in Budapest sind im Werden begriffen; daneben bestehen verschiedene mehr oder minder bedeutende und mehr oder minder ernst zu nehmende Projekte für elektrische Bahnen, auf die wir aber nicht eingehen wollen.

1. Die elektrische Stadtbahn in Budapest.

Diese für die Entwickelung des elektrischen Eisenbahnwesens in Oesterreich-Ungarn wichtige Anlage ist eine Schöpfung der Firma Siemens & Halske. Die erste Strecke derselben, die „Stationsgassenlinie", wurde im Juli 1889 eröffnet; sie ist 2,5 km lang, besitzt Steigungen von 15 ‰ und Bögen von 50 m Halbmesser. Im September desselben Jahres wurde die 3,5 km lange „Podmaniczkygassenlinie", die in das reizende Stadtwäldchen führt, dem Betriebe übergeben; die Neigungs- und Richtungsverhältnisse sind hier sehr ungünstige; die grösste Steigung beträgt 16 ‰, der kleinste Radius misst nur 25 m. Schon wenige Monate später fand die Eröffnung einer dritten Strecke, der 3,1 km langen Ringstrassenlinie statt. Bei diesem ganzen Netze, das in einzelnen Strecken doppelgeleisig angelegt ist, erfolgt die Stromzuleitung unterirdisch, während auf jenen Linien, auf welchen der elektrische Betrieb erst im vergangenen Jahre an Stelle des Betriebes mit Dampflokomotiven eingeführt wurde, der Strom oberirdisch den Wagenmotoren zugeführt wird. Auch liegen die Geleise der drei oben näher bezeichneten Strecken durchaus im Strassenkörper, während die Geleise der letzteren, zusammen 10,6 km langen Linien auf eigenem Bahnkörper ruhen. Die Verschiedenheit in der Anordnung der Stromzuleitung ist im vorliegenden Falle sehr wohl begründet und entspricht durchaus den obwaltenden Verhältnissen. Die Anwendung der oberirdischen Zuleitung verbilligt und vereinfacht die Anlage, und sie erscheint deshalb immer dann empfehlenswerth oder geradezu geboten, wenn gegen die Aufstellung der hierfür meist erforderlichen Säulen keine ernsten Bedenken, wie z. B. Verkehrs- oder ästhetische Rücksichten obwalten. Wir werden übrigens bei Besprechung der elektrischen Bahn Baden-Vöslau sehen, dass sich auch diesen verschiedenen Rücksichten, die vielfach nur in der Lust am Opponiren und in der Anhänglichkeit an das Gewohnte ihren Ursprung haben, bei oberirdischer Zuleitung unter Umständen sehr gut Rechnung tragen lässt.

Das Prinzip, nach welchem die unterirdische Stromzuleitung in Budapest angeordnet wurde, ist ein ganz neuartiges und eigenthümliches. Unter der einen Fahrschiene zieht sich ein Betonkanal hin, der nach einem Eiprofile von 28 cm Breite und 33 cm Höhe geformt ist und am Scheitel einen Schlitz von 3,3 cm Breite besitzt. In Abständen von 1,2 m sind in diesem Kanale entsprechend geformte, eiserne Rahmen von 18 cm Breite aufgestellt, die sowohl zur Versteifung des Kanals, als auch zur Unterstützung der Schienen und zur Aufnahme der Leitungsisolatoren dienen. Die Leitungen bestehen aus Winkeleisen, zwischen denen sich das Kontaktschiffchen derart federnd fortbewegt, dass es mit seinen Gleitflächen stets die entsprechenden Schenkel derselben berührt. Die Schiene über dem Kanal ist zweitheilig als Rillenschiene konstruirt; eine am Wagen angebrachte Greifervorrichtung reicht durch den Rillenschlitz hindurch in den Kanal hinab und nimmt bei seiner Fortbewegung das Kontaktschiffchen mit. Das in den Kanal gelangende Wasser fliesst in Sammelschächte und von hier aus in die Strassenkanäle. Staub, Schnee und Unrath werden mit Hilfe von Bürsten, die unterhalb der Leitung durch den Kanal gezogen werden können, ebenfalls in die Sammelschächte geschafft. Die Fahrschiene über dem Betonkanal wiegt 47,3 kg pro Meter, die andere Schiene — eine zweitheilige Schiene nach System Haarmann — wiegt 33,8 kg pro Meter. Der Oberbau ist also aussergewöhnlich kräftig ausgeführt.

Die Wagen fassen 18 Sitz- und 22 Stehplätze und wiegen leer 4,5 t; 3 Glühlichtlampen von je 30 Kerzen Lichtstärke dienen zu ihrer Beleuchtung. Der Elektromotor ist zwischen den beiden Wagenachsen angeordnet, auf deren eine die rotirende Bewegung seines Ankers mittelst einer in Oel liegenden Kette übertragen wird. Jeder Wagen ist mit einer mechanischen Bremse, einer Signalglocke und einer sehr sinnreich konstruirten Schutzvorrichtung versehen; diese letztere besteht aus einem Holzgitter, dessen unterer Rand mit Kautschuk verkleidet ist. Das Gitter kann sich um eine an seinem oberen Rand befindliche horizontale Achse drehen und wird normal durch kräftige Federn derart schäg gehalten, dass es sich frei über die Schienen bewegen kann; falls es auf einen Widerstand stösst, wird es gegen die Schienen gedrückt und schiebt den betreffenden Körper aus dem Geleise.

Die Centralstation liegt sehr günstig, nahezu im Mittelpunkte des ganzen Netzes. Sie umfasst 5 Dampfkessel von zusammen 490 m² Heizfläche, 5 Dampfmaschinen mit einer Gesammtleistungsfähigkeit von 790 Pferdekräften und ebenso viele Dynamomaschinen, die einen Strom von 300 Volt Spannung liefern. Der Wagenpark bestand zu Ende des Jahres 1892 aus 61 elektrischen Wagen, von denen 59 dem regelmässigen Verkehre dienten; am Schluss des Jahres 1893 umfasste er bereits mehr als 100 Wagen. Die Leitung der elektrischen Züge, die in der Regel nur aus einem Wagen bestehen und sich in Zeiträumen von 3 Minuten, erforderlichenfalls aber selbst in Entfernungen von nur 100 m folgen, obliegt einem Wagenführer; den Kartenverkauf besorgt ein Schaffner; behufs Vornahme der Weichenstellung in den eingeleisigen Strecken befindet sich bei jedem Zuge ein speziell mit dieser Aufgabe betrautes Bahnorgan. Die grösste Fahrgeschwindigkeit, mit welcher die Züge in den Strassen der Stadt überall dort verkehren dürfen, wo nicht besondere Verhältnisse auch eine besondere Vorsicht gebieten, beträgt 18 km in der Stunde.

Die Betriebsergebnisse stellen sich bisher ausserordentlich günstig. Im Jahre 1890, also im ersten Betriebsjahre, wurden auf den eingangs genannten Linien 759 355 Wagenkm zurückgelegt und 4 468 269 Personen befördert; im Jahre 1892 war die Zahl der durchlaufenen Wagenkilometer auf 2 102 720 und jene der beförderten Personen auf 10 714 661 gestiegen. Es hatte also im letzteren Jahre jeder Wagen durchschnittlich 35 640 km durchlaufen und waren pro Kilometer und Monat im Mittel 98 300 Personen befördert worden. Im Jahre 1893, in welchem — allerdings erst in den letzten Monaten — zu den alten Linien einige neue mit elektrischem Betriebe hinzutraten, stieg die Zahl der beförderten Personen auf 12 496 337; hiervon

entfielen auf den Monat Dezember, der im Strassenverkehre gewöhnlich ein sehr schwacher Monat ist, allein 1 070 496 Personen. Nichts charakterisirt die grosse Bedeutung des elektrischen Betriebes für die Belebung des Strassenbahnverkehres in so markanter Weise, als das Ergebniss des Betriebes der Strecke Rochusspital-Steinbruch, welche bis zum 1. November 1893 mit Dampflokomotiven, von diesem Zeitpunkte an aber elektrisch betrieben wurde. Während nämlich auf dieser Linie im Jahre 1892 in den Monaten November und Dezember 51 509 Personen befördert und 9 506 fl. Einnahmen erzielt wurden, hat sich im Jahre 1893 in diesen beiden Monaten, d. i. den 2 ersten Monaten des elektrischen Betriebes, die Frequenz auf 148 000 Personen mit 23 000 fl. Einnahmen gehoben. Die früher nothleidende, mit Defizit arbeitende Linie zählt gegenwärtig sowohl infolge der Steigerung des Verkehres, als auch infolge der wesentlichen Verminderung der Betriebsausgaben zu den besseren Linien des ganzen Netzes der Gesellschaft. Der Betriebskoeffizient stellt sich bei den elektrisch betriebenen Linien ebenfalls sehr günstig. Er wird für das erste Betriebsjahr (1890) mit 45 % angegeben und hat nach Mittheilungen Déri's im „Verein für die Förderung des Lokalbahnwesens" im Jahre 1892 rund 53 % betragen.

Zu einer so erfreulichen Gestaltung des Betriebes trägt jedenfalls im hohen Grade der Umstand bei, dass für die elektrischen Linien selbst innerhalb der belebten Strassen eine Fahrgeschwindigkeit von 18 km zugestanden wurde. Köstler hat auf die grosse Bedeutung dieser Thatsache schon in einer längeren Abhandlung hingewiesen, welche die „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" im Jahre 1891 veröffentlichte; er schreibt ihr namentlich einen besonders günstigen Einfluss auf die Betriebskosten zu, welche sich infolge der hierdurch ermöglichten besseren Ausnutzung des Wagenparkes verringern müssen; sie liegt wohl auch zum Theil in der Schaffung günstiger Fahrgelegenheiten; je grösser die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Verkehrsmittels ist, desto vortheilhafter stellt sich die Benutzung desselben; da die elektrischen Wagen mindestens 2—2,5 Mal so schnell fahren, als die Pferdebahnwagen, so erscheint die Fahrt mit ersteren auch in jenen Fällen noch angezeigt, in denen aus der Benutzung der Pferdebahn kein entsprechender Zeitgewinn resultiren würde. Es ist ja ganz richtig, dass in engen und verkehrsreichen Strassen eine Fahrgeschwindigkeit von 18 km in der Stunde unzulässig ist; wenn in einer Hauptrichtung des grossstädtischen Verkehres mehrere solche gefährliche Punkte vorkommen, dann muss eben zu dem Mittel der Hoch- oder Untergrundbahnen gegriffen werden; jedenfalls liefert aber die elektrische Stadtbahn in Budapest einen markanten Beweis dafür, dass in den grossen und bedeutenden Mittelpunkten des Weltverkehres die Pferdebahnen dem Bedürfnisse nach schneller befördernden Verkehrsmitteln im allgemeinen nicht mehr genügen.

2. Die elektrische Stadtbahn in Lemberg.

Am 31. Juli 1893 erhielt die Firma Siemens & Halske die Konzession für eine 8,5 km lange Strassenbahn mit elektrischem Betriebe für die Stadt Lemberg; diese Bahn sollte zweigeleisig und mit einer Spurweite von 1,00 m erbaut werden. Bereits am 31. Mai d. J. wurde die Theilstrecke, welche vom Bahnhofe zur Ausstellung führt, in der Länge von 5,66 km dem Verkehr übergeben; sie besitzt Steigungen bis zu 60‰ und viele scharfe Krümmungen, wie dies bei einem Schienenwege, der durch das Innere einer alten Stadt führt, nicht anders möglich ist. Der Oberbau besteht aus 140 mm hohen Phönixschienen (Rillenschienen), die pro Meter 32,5 kg wiegen und ohne Schwellen zwischen das Strassenpflaster eingelegt sind; die Schienen haben eine Länge von 9 m; das Geleise wiegt pro Schienenstoss 631,64 kg. Die Stromzuführung erfolgt oberirdisch und zwar nach Sprague's System; die stromführenden Leitungen — je eine für jede Fahrtrichtung — bestehen aus Hartkupferdraht von 8 mm Durchmesser und werden von ebenso starken Stahldrähten getragen, die in einer Höhe von 6 m quer über die Strasse gespannt sind; sie sind in fünf Sektionen getheilt, deren jede durch eine besondere Kupferdrahtleitung mit Strom aus der Centralstation gespeist wird. Letztere liegt ausserhalb der Stadt an einem kleinen Bache, dessen Wasser zur Speisung der zwei von Dürre & Gehre in Mödling gelieferten Dampfkessel dient. Den elektrischen Strom liefern zwei Dynamomaschinen: Innenpolmaschinen nach System Siemens; sie sind mit den Dampfmaschinen — Compound-Kondensationsmaschinen von der Prager Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals Ruston & Comp. — direkt gekuppelt, machen in der Minute 150 Umdrehungen und bieten bei einer Klemmenspannung von 500 Volt eine Leistung von 107 520 Watt. Gegenwärtig stehen nur ein Kessel und eine Dampfmaschine bezw. eine Dynamomaschine im Betriebe.

Die Motorwagen tragen auf ihrem Dache eine Fichtenholzstange von 3 m Länge, an deren Ende sich ein schleifenartig geformter 1,4 m breiter Bügel befindet, der durch eine Feder leicht gegen die Arbeitsleitung gedrückt wird und auf solche Weise den Kontakt für die Stromzuleitung zu dem Wagenmotor herstellt. Letzterer — eine Dynamomaschine nach Siemens' Anordnung — ist unter dem Wagen und zwar in der Mitte desselben federnd aufgehängt; seine Bewegung wird mit Hilfe von Zahnrädern und Gall'schen Ketten auf die Wagenachsen übertragen; das Uebersetzungsverhältniss zwischen Motorwelle und Radachse beträgt 3 : 1; erstere macht 450 bis 500 Umdrehungen in der Minute. Der Motor wiegt 3 t und leistet 20 Pferdekräfte. Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Schienen. Der Wagen hat leer ein Gewicht von 5,86 t, er kann ausser dem Wagenführer und Schaffner noch 32 Personen aufnehmen. Die Fahrgeschwindigkeit darf innerhalb der Stadt 8 km, ausserhalb derselben 15 km in der Stunde nicht überschreiten. Es liegt hierin eine etwas weitgehende Beschränkung, welche mit Rücksicht auf die oben besprochenen Erfahrungen in Budapest und auf das günstige Ergebniss der Probefahrten in Lemberg, bei welchen mit Geschwindigkeiten bis zu 21 km in der Stunde ohne nennenswerthe Beunruhigung des Strassenverkehres gefahren wurde, nicht ganz gerechtfertigt erscheint. Die Anlagekosten belaufen sich auf 665 000 fl. Den Betrieb führt gegenwärtig noch und zwar auf eigene Rechnung die Firma Siemens & Halske. Die Gemeinde Lemberg hat sich in der Konzession das Rückkaufsrecht nach den ersten zwei Betriebsjahren vorbehalten.

(Schluss folgt.)

Die XXXV. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Berlin.

Gleichzeitig mit der Strassburger Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine fand vom 27. bis 30. August d. J. in Berlin die 35. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure statt. Ueber den Verlauf derselben entnehmen wir der „Deutschen Bauzeitung" im Auszug folgenden Bericht:

Im grossen Hauptsaale des Kroll'schen Etablissements fand am Abend des 26. August d. J. die Begrüssung der eingetroffenen Gäste und ihrer Damen durch den Berliner Bezirksverein der Ingenieure statt. Dem Architekten, der die jüngsten Herstellungsarbeiten des Hauses geleitet hat, Herrn Regierungs-Baumeister Wilh. Walther, war auch die Aufgabe zugefallen, für dessen diesmaligen Festschmuck zu sorgen. Laubgehänge mit farbigen Glühlichtern an der Brüstung des den Saal umziehenden Balkons gaben im Verein mit den auf dem Balkon angebrachten Fahnen und Bannern der grossen mechanischen Werkstätten Berlins den Hauptbestandtheil dieses wohlgelungenen Schmuckes ab. Vorträge einer Musikkapelle, einige allgemeine Lieder und zündende Ansprachen mehrerer Redner sorgten dafür, in der nicht nur den Hauptsaal füllenden, sondern sogar bis in die Nebensäle sich erstreckenden Gesellschaft die rechte Stimmung zu erwecken und zu erhalten.

Am Vormittage des 27. August d. J. folgte dann im Festsaale der Loge Royal York die erste stark besuchte Sitzung

unter Leitung des Vereinsvorsitzenden Herrn Fabrikbesitzer V. Lwowski-Halle a. S., der in seiner Eröffnungsrede mit gerechtfertigtem Stolze auf die noch immer im Ansteigen begriffene Blüthe des gegenwärtig nahezu 10 000 Mitglieder zählenden Vereins hinwies, die erschienenen Ehrengäste begrüsste und mit einem Hoch auf S. Maj. den Kaiser als Schirmherrn des Friedens schloss. Von Seiten der Ehrengäste ergriffen der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Staatsminister Thielen, Herr Ober-Bürgermeister Zelle und Herr Stadtverordneten-Vorsteher Dr. Langerhans das Wort, die Bedeutung des von den Versammelten vertretenen Berufs feiernd und diesen im Namen der Staatsregierung wie der Stadt Berlin ein herzliches Willkommen entgegen bringend. Besonders eindrucksvoll gestaltete sich der Gruss, welchen der zeitige Rektor der Berliner technischen Hochschule, Herr Geheimer Regierungsrath Slaby, dem Vereine widmete, indem er als von amtswegen berufener Vertreter der technischen Wissenschaft den Antheil würdigte, den jener durch seine Arbeiten an der Entwickelung dieser Wissenschaft genommen hat — einen Antheil, der so gross sei, dass man wohl sagen könne: die Geschichte des Vereins Deutscher Ingenieure sei zugleich diejenige der technischen Wissenschaft. — Herr Civilingenieur Pütsch begrüsste den Verein endlich noch im Namen der Körperschaft, die ihm ihre Räume zur Verfügung gestellt hatte, der Loge Royal York.

Nach dem Geschäftsbericht, auf dessen Verlesung auf Antrag des Vereinsdirektors Herrn Civilingenieur Peters zum Zwecke der Zeitersparniss verzichtet wurde, betrug die Zahl der Vereinsmitglieder am Schlusse des Jahres 1892 8 133 und des Jahres 1893 8 779 und ist bis zum 15. Juni d. J. bereits auf 9 363 gestiegen. Zu den 34 bisherigen Bezirksvereinen ist als 35. der Teutoburger Bezirksverein mit dem Sitze in Bielefeld getreten. Die Auflage der Vereinszeitschrift, die eine wachsende Verbreitung im Auslande findet, beträgt z. Z. 11 000. Auch die wirthschaftliche Lage des Vereins, der ein Vermögen von rund 212 000 *M.* besitzt, ist eine günstige; wenn die Ausgaben des Jahres 1893, welche rund 398 500 *M.* betrugen, die Einnahmen um mehr als 22 000 *M.* überschritten, so fällt dieser Fehlbetrag ausschliesslich den Aufwendungen für die Weltausstellung in Chicago zur Last und sind durch den idealen Gewinn, der hierdurch erzielt worden ist, reichlich gedeckt. Mit besonderer Trauer gedenkt der Geschäftsbericht des schmerzlichen Verlustes, den der Verein durch den Tod seines langjährigen Leiters und tonangebenden Führers Professor Franz Grashof in Karlsruhe erlitten hat.

Den Hauptvortrag in dieser ersten Sitzung hielt Herr Professor Busley von der Marineakademie in Kiel über die jüngsten Bestrebungen und Erfolge des Deutschen Schiffbaues. Die in vollendeter Form gegebenen, durch einen reichen Anschauungsstoff von 60, einen Raum von etwa 400 qm bedeckenden Wandtafeln und mehrere Schiffsmodelle unterstützten Ausführungen des Redners fesselten die Versammlung in gespannter Aufmerksamkeit und rissen sie wiederholt zu lebhaftem Beifall hin. Ausgehend von den zum Theil schon durch Versuche als zweckmässig bewährten Vorschlägen Deutscher Ingenieure, wie die bei allen schnellfahrenden Schiffen auftretenden höchst lästigen Vibrationen sich vermeiden oder doch wesentlich einschränken lassen, besprach Herr Busley sodann zunächst die neuesten, bei den Probefahrten als trefflich bewährten Schnelldampfer der Deutschen Marine, die beiden neuesten Reichs-Postdampfer und den Umbau mehrerer um 20 m verlängerten älteren Reichs-Postdampfer, die im Bau begriffenen, je nach Bedarf als Frachtdampfer, Auswandererschiffe und zum Viehtransport zu benutzenden neuen Schiffe der Hamburg-Amerikalinie, einen neuen Petroleum-Tankdampfer und ein fünfmastiges Segelschiff von 6 150 t Ladefähigkeit, um darauf die Einrichtungen der Schiffsmaschinen und Schiffskessel, den Propellern für See- und Flussschifffahrt und endlich den Bestrebungen zur Herstellung von Segelyachten in Deutschland sich zuzuwenden. — Der Deutschen Schiffsbauindustrie sei es in kaum 3 Jahrzehnten gelungen, sich zum Ruhme unseres Vaterlandes auf dieselbe Höhe empor zu schwingen, auf welcher nur der über eine ununterbrochene, Jahrhunderte alte Tradition gebietende Schiffbau der allerersten Seemächte steht.

Sodann berichtete Herr Professor Ernst-Stuttgart eingehend über eine Frage, die den Verein demnächst eingehender beschäftigen wird, nämlich die Einrichtung von Maschinenbau-Laboratorien an den technischen Hochschulen.

Es werde jetzt an den technischen Hochschulen auf theoretischer mathematisch-technischer Grundlage gelehrt. Die Richtigkeit der Hypothesen werde den Studirenden nicht bewiesen. Die Vernachlässigung der Versuche habe nun zu einer Ueberschätzung des Werthes der Theorie und zu einer Unterschätzung der Beobachtung geführt. Die hieraus entstandenen Nachtheile treten am springendsten hervor, wenn man die Entwickelung der Elektrotechnik und der mechanischen Wärmetheorie vergleicht; erstere ist auf dem Wege des Versuches schnell gross geworden, letztere nahezu bei den grundlegenden Arbeiten stehen geblieben, weil sie sich nur mit theoretischen Erörterungen befasste. Während kein Elektrotechniker die technische Hochschule verlässt, ohne eigene Versuche angestellt zu haben, kennen die Studirenden des Maschinenfaches Versuchsapparate und Einrichtungen vielfach nur dem Namen nach. Materialprüfungs-Versuche, Bremsversuche, Wassermessungen, Heizversuche an Dampfkesseln mit Prüfung der Rauchgase, elektrische Versuche sind unbedingt erforderlich. Ihre Durchführung in gewissen Grenzen ist auch durchaus möglich, wie die Anfänge in dieser Beziehung u. a. an der Stuttgarter technischen Hochschule beweisen.

Der Verein beschloss auf Grund dieser Erörterungen der Angelegenheit der Maschinenbau-Laboratorien näher zu treten, und zwar sowohl die Ausführungen des Herrn Professor Ernst den einzelnen Bezirksvereinen zu unterbreiten, als auch den Vorstand zur Bildung einer Kommission zur Berathung des Gegenstandes zu ermächtigen. — Hiermit wurde die erste Sitzung geschlossen.

Den Nachmittag des ersten Tages füllte ein, wiederum bei Kroll abgehaltenes, glänzendes Festessen aus, das durch einen Prolog eröffnet und durch zahlreiche Trinksprüche gewürzt wurde. Von den anwesenden Ehrengästen ergriffen Herr Staatsminister Thielen, Herr Geheimer Baurath Blankenstein und der Präsident des Reichs-Versicherungsamts Herr Bödicker das Wort; von den Rednern des Vereins brachte Herr Geheimer Regierungsrath Professor Slaby in gebundener Rede einen prächtigen humoristischen Toast auf die Damen aus. — Der Abend sah den grössten Theil der Versammlung im Theater Unter den Linden bei der Aufführung der „Fledermaus“.

Dienstag, den 28. August, fand die eigentliche Geschäftsversammlung des Vereins statt, welche der Vorsitzende mit der freudig aufgenommenen Mittheilung eröffnen konnte, dass sich der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Staatsminister Thielen, zum Beitritt als Mitglied des Vereins gemeldet habe. Die zur Beschlussfassung vorliegenden Angelegenheiten wurden sämmtlich im Sinne der von Seiten des Vorstandes gemachten Vorschläge erledigt. — An Stelle der satzungsgemäss ausscheidenden Vorstandsmitglieder, der Herren Henneberg, Ernst und Taaks, wurden die Herren Kommerzienrath Engelhardt-Offenbach, Maschinenfabrikant Mehler-Aachen und Professor Linde-München in den Vorstand gewählt. — Die Begründung einer Hilfskasse für Deutsche Ingenieure wurde beschlossen und das für die Verwaltung derselben entworfene Statut genehmigt. — Die von einem Ausschusse des Vereins unter Vorsitz des Herrn Regierungs-Baumeisters Taaks-Hannover bearbeitete Denkschrift über den Entwurf des Preussischen Wassergesetzes, welcher die Gutachten der Bezirksvereine zu Grunde liegen, soll der Staatsregierung überreicht werden. — Zur Errichtung eines Denkmals für Franz Grashof wurden aus der Vereinskasse 10 000 *M.* bewilligt; der Ort, an welchem dasselbe aufzustellen sei, wird der Bestimmung des Vorstandes überlassen, da auf das an die Badische Regierung gerichtete Gesuch, hierzu den Hof der technischen Hochschule in Karlsruhe zur Verfügung zu stellen, eine Antwort nicht eingegangen ist. — Gleichzeitig wurde die Stiftung einer an hervorragende Vertreter der Ingenieurwissenschaft zu verleihenden goldenen Grashof-Denkmünze beschlossen. Erste Empfänger derselben sollen die Herren Professoren Bach-Stuttgart und Intze-Aachen, sowie die Herren Geheime Kommerzienräthe Gruson-Magdeburg und Schichau-Elbing sein, während Direktor Pützer-Aachen, einer der Begründer des Vereins, zum Ehrenmitgliede ernannt wurde. — Die beiden letzten Beschlüsse galten der Errichtung eines Denkmals für Werner Siemens, für das man den dreieckigen Platz am Schnittpunkte der Linden- und Markgrafenstrasse in Berlin zu erlangen hofft, und der Erwerbung eines Vereinshaus-Grundstücks in Berlin, für das ein Gelände an der Ecke der Mittel- und Charlottenstrasse in Aussicht genommen ist.

Der Nachmittag war Besichtigungen und Ausflügen gewidmet, unter denen die zum Besuche des Reichshauses veranstaltete die weitaus grösste Anziehungskraft ausübte. Der Abend des Tages sah die Gesellschaft wiederum bei Kroll, wo zunächst ein von hervorragenden künstlerischen Kräften gegebenes Konzert genossen, dann aber eifrigst dem Tanze gehuldigt wurde.

In der Schlusssitzung, Mittwoch, den 29. August, ward zunächst beschlossen, die nächstjährige Hauptversammlung in Aachen, diejenige des Jahres 1896 in Cassel abzuhalten. Sodann hielt Herr Professor Hans Arnold-Hannover einen fast 3 stündigen Vortrag über die Regulirung der Donaukatarakte zwischen Steuka und dem Eisernen Thore, dessen technische Durchführung bekanntlich der Firma G. Luther in Braunschweig übertragen ist. — Mit einer Festfahrt auf den Havelseen, die glücklicherweise vom Wetter begünstigt wurde und in einer glanzvollen Be-

leuchtung des Wannsees ihren Gipfelpunkt erreichte, fand der Tag und mit ihm das Fest seinen Abschluss. Als eine Zugabe fand noch eine gemeinschaftliche Besichtigung der Ausstellung Deutscher Ingenieurwerke im Landes-Ausstellungspark am 30. August statt.

Für die am Feste theilnehmenden Damen war durch die Veranstaltung von Wagenfahrten zur Besichtigung geeigneter Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt besonders gesorgt. Es war dies um so nöthiger, als die Anzahl der Damen, welche ihre Gatten, Väter usw. zur Hauptversammlung begleitet hatte — ganz abgesehen von dem starken Zuwachs aus Berlin selbst — sehr gross war. Zu einzelnen festlichen Veranstaltungen hatten sich wohl 1500 Theilnehmer eingefunden, während die Liste der an der Versammlung theilnehmenden wirklichen Vereinsmitglieder nur 511 Namen aufwies.

Auf den Verlauf und das Ergebniss des ganzen Festes darf der Verein Deutscher Ingenieure mit vollster Genugthuung zurückblicken. Er war in seiner Art ein bündiger Beweis seiner gesunden Blüthe und der ihm innewohnenden Kraft.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 9,50 km lange Strecke Nimptsch-Gnadenfrei und die 13,10 km lange Strecke Deutsch-Wette-Gross-Kunzendorf der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, welche am 1. bezw. 15. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen); ferner sind herausgegeben zu dem Kilometerzeiger Nr. 32 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) der IV. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der IX. Nachtrag. Der im Juni 1888 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 45 nebst den Nachträgen I bis XII ist aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 93 (Lüttich-Mastrichter Eisenbahn) ist neu, zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) der III., zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) der II. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der XXI. Nachtrag herausgegeben worden.

Aufgehoben ist das im Juni 1886 ausgegebene Verzeichniss Nr. 93.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2708 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2768 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 2769 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der XXII. internationale Saatenmarkt in Wien.

Der K. K. Handelsminister, der Statthalter von Niederösterreich und der Vizebürgermeister von Wien haben in ihren Ansprachen bei der Eröffnung des diesjährigen Saatenmarktes dessen Wichtigkeit und Erspriesslichkeit für den Verkehr in Bodenprodukten, sowie die Hoffnung betont, dass diese Institution der Stadt Wien erhalten bleiben werde. Die Anfeindungen, welche dieselbe in der letzteren Zeit erfuhr, hatten jedoch die Folge, dass nicht nur, statt der früheren Anzahl von 5000—6000 Besuchern, heuer kaum 1500 theilnahmen, sondern auch, dass die Saatenmarktsberichte über die Ergebnisse der ausländischen Staaten nicht so verlässlich als sonst sind, weshalb wir dieselben auch hier nicht ziffermässig angeben. Aus den Berichten ergibt sich aber die Thatsache, dass fast alle Länder Europas und Amerikas eine mittlere Durchschnittsernte erzielt, dass aber die Qualitäten der Ernten durch die regnerische Witterung manchen Schaden erlitten haben. Nur Oesterreich-Ungarn mit seiner viel früheren Ernte ist auch in dieser Hinsicht begünstigt und zählt seine Qualitäten, von unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, zu den besten der letzten Jahrgänge.

Dies gilt besonders von Gerste; ein Theil hiervon ist bereits an das Ausland verkauft; die weitere Ausfuhr von Gerste ist sicher zu gewärtigen.

Aber auch für die Ausfuhr unserer Brotfrüchte scheinen die Verhältnisse besser zu sein, denn die minderen Qualitäten in den wichtigen Konsumgebieten von Deutschland, England und Frankreich machen einen Bezug des prächtigen Weizens und Roggens aus Oesterreich-Ungarn wahrscheinlich. Eine wichtige Rolle wird dem Mais beschieden sein, dessen Ernte in allen Ländern beider Welttheile einen Misswachs darstellt; es dürften in Europa kaum 50 %, in Amerika nicht viel mehr als 60 % einer Durchschnittsernte eingeheimst werden.

Nach den heutigen Marktpreisen, also nahezu bei dem tiefsten Stande für Weizen und Roggen, beziffert sich der Geldwerth der Ernte Oesterreichs und Ungarns mit etwa 1010 Millionen Gulden. Auf Grund der gegebenen Konsumtionsverhältnisse vermag die Monarchie als Ueberschuss zu exportiren: Etwa 3 Millionen Metercentner Weizen im Werthe von rund 21 Millionen Gulden, ungefähr 1 Million Metercentner Roggen im Werthe von 5,5 Millionen Gulden, endlich 5,5 Millionen Metercentner Gerste und Malz im Werthe von 52 Millionen Gulden. Im ganzen wäre es hiernach möglich, einen Getreideexport im Werthe von etwa 80 Millionen Gulden zu erzielen.

Bei dem schwachen Besuche des diesjährigen Saatenmarktes war der Umsatz zwar nicht sehr bedeutend, aber es fanden doch mehrseitige Anknüpfungen statt, welche einen regen Export offen lassen.

Monatliche Zusammenstellungen der auf den Oesterreichischen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle und deren Ursachen.

Im Erlasse der K. K. Generalinspektion vom 14. August dieses Jahres wird die Unmöglichkeit umständlich auseinandergesetzt, die Ursachen der vorgekommenen Bahnunfälle, bei deren grossen Anzahl, auf Grund der einlangenden Berichte hierüber und der statistischen Daten zu prüfen, um daraus die wünschenswerthen Folgerungen für die Erhöhung der Betriebssicherheit ziehen zu können. Um das bei der genannten Behörde bezüglich der Bahnunfälle einlangende Material insbesondere mit Rücksicht darauf so zu verwerthen, dass dasselbe unter Hervorhebung der in betriebstechnischer Hinsicht beachtenswerthen Momente möglichst rasch zur Kenntniss speziell jener Exekutivorgane gebracht wird, welchen die Wahrung der Sicherheit des Bahnbetriebes obliegt, hat die K. K. Generalinspektion die bezüglichen Daten zunächst für die Monate Januar bis Mai d. J. monatsweise zusammengestellt. Diese Zusammenstellungen wurden den Bahnverwaltungen behufs Vervielfältigung und weitester Verbreitung an die Exekutivorgane mit dem Beifügen übermittelt, dass die weiteren Zusammenstellungen ebenso monatsweise verfasst und dann fortlaufend zur Ausgabe gelangen werden. Die Bahnverwaltungen wurden schliesslich eingeladen, die geeigneten Verfügungen zu treffen, damit die Daten über vorgekommene Unfälle und deren Ursachen, gelegentlich der periodischen Belehrungen des Exekutivpersonals eingehend besprochen werden, wodurch unzweifelhaft ein fördernder Einfluss auf die Erhöhung der Sicherheit des Bahnbetriebes, sowie auch auf die persönliche Sicherheit der Exekutivorgane selbst erreicht wird.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.

a) Auf 4 Linien der Böhmischen Kommerzialbahnen wurde die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 24 km auf 30 km in der Stunde genehmigt.

b) Bei der Lokalbahn Kremsier-Zborowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde gestattet, dass die von 21 km auf 25 km schon früher erhöhte Fahrgeschwindigkeit nunmehr auf 30 km in der Stunde unter der Bedingung erhöht werde, dass die unbewachten Wegübersetzungen langsam und vorsichtig befahren und jene Uebersetzungen, wo eine behinderte Fernsicht vorhanden ist, durch entsprechend situirte Markirungspflöcke dem Lokomotivpersonal kenntlich gemacht werden.

Erprobung der Th. Langer'schen Feuerungsanlage.

In Nr. 44 S. 413 d. Ztg. wurde über die Versuche über die Langer'schen Rauchverzehrungsapparate berichtet. Nachdem an demselben wesentliche Verbesserungen durchgeführt wurden, zufolge welcher dieser Apparat — wie die bezüglichen Erprobungen dies ergeben haben — wegen seiner erheblichen Brennmaterialersparnisse, ganz besondere Beachtung verdient, so hat die K. K. Generalinspektion mit Erlass vom 13. August d. J. die Bahnverwaltungen aufgefordert, die Versuche mit dieser Feuerungsanlage unter verschiedenen Verhältnissen und mit verschiedenartigen Kohlensorten vorzunehmen, um über

den Werth dieser Einrichtung ein sicheres Urtheil fällen zu können, indem einer Berichterstattung hierüber binnen Monatsfrist gewärtigt wird.

Betriebseröffnungen.

1. Am 23. August d. J. ist die der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank gehörende, 26,22 km lange Kaposvar-Mocsolader Lokalbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Dieselbe wird von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen verwaltet und ist der Betriebsleitung in Agram unterstellt.

Die an der Strecke liegenden Stationen Kaposvar, Toponar (7,65 km ab Kaposvar), Repas (11,49 km), Aszalo (14,38 km), Mernye (20,44 km), Mocsolad (26,22 km) sind sämmtlich für den Gesammtverkehr eingerichtet.

2. Die 25,2 km lange, von der Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebene Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz, welche einer gleichnamigen Aktiengesellschaft gehört, wurde am 2. d. Mts. eröffnet. Dieselbe hat nachfolgende Stationen, bezw. Haltestellen: Bad Peteskau, Haltestelle für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr; Linden, Haltestelle für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Wagenladungs-Frachtgutverkehr; Heraletz-Pollerskirchen, Station und Humpoletz Station, beide für den Gesammtverkehr. In Deutschbrod steht diese Lokalbahn im direkten Schienenanschlusse mit der Nordwestbahn.

3. Ende dieses Monats wird voraussichtlich die der Stadtgemeinde Tachau konzessionirte, 12,58 km lange vollspurige Lokalbahn Plan-Tachau dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Linie beginnt am südlichen Ende der Station Plan-Tachau der K. K. Staatsbahnlinie Wien-Eger und führt über die Haltestelle Lohm (7,49 km ab Station Plan-Tachau) nach der Endstation Tachau (12,58 km).

Die Station Tachau wird für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Lohm dagegen nur für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Verkehr von Wagenladungsgütern eröffnet.

Den Betrieb auf dieser Lokalbahn wird die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen führen und die Linie speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Pilsen unterstellt werden.

Projektirte Wasserstrassen in Oesterreich.

Ausser dem Projekte des Donau-Oderkanals wird vom K. K. Handelsminister ein ganzes Netz von Wasserstrassen geplant: ein Kanal von Wien nach Prerau und Karwin, eine Abzweigung von Prerau nach Prag, ein Flügel von Teschen nach Galizien und ein Kanal von Prag zur Verbindung der Moldau mit der Elbe.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt: a) der Stadtvorstehung Freistadt für eine normalspurige Lokalbahn von Karwin nach Petrowitz auf die Dauer eines Jahres; b) dem Stadtmagistrate von Trient für eine schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Predazzo nach Moena als Fortsetzung der intendirten Lokalbahnstrecke Castello-Predazzo auf die Dauer eines Jahres; c) dem Ferdinand Hiller, Ingenieur in Wien, für eine normalspurige Lokalbahn von Wiener-Neustadt nach Puchberg am Schneeberg mit Abzweigung von Fischau zum Anschluss an die Station Steinabrückl-Wöllersdorf der Staatsbahnlinie Leobersdorf-St. Pölten auf die Dauer von 6 Monaten; d) der Stadtgemeinde von Innsbruck für eine schmalspurige Lokalbahn von Innsbruck bis zur Landesgrenze bezw. nach Mitterwald in Bayern auf die Dauer eines Jahres; e) dem Heinrich Emil Grafen Wimpffen in Wien für eine schmalspurige Lokalbahn von Krems nach Klein-Pöchlarn und für eine schmalspurige, von dieser Linie zwischen den Orten Spitz und Aggsbach ausgehende Zahnstangenbahn auf den Jauerling auf die Dauer von 6 Monaten.

Ein Lokalbahnprogramm für Tirol.

Die Regierung wird dem nächsten Tiroler Landtage eine Vorlage über die Erbauung von Lokalbahnen unterbreiten. Die Handelskammer von Innsbruck hat mit den Schwesterkammern und anderen Körperschaften des Landes ein Programm berathen, welches auch die Beschlüsse der früher schon in Bozen abgehaltenen Enquete berücksichtigt und dem K. K. Handelsministerium bereits vorgelegt wurde. Als leitende Gesichtspunkte für die Enquete war festgesetzt, dass einerseits vermieden werde, Projekte allzu lokalen Charakters, bei denen eine Rentabilität ganz ausgeschlossen scheint, in das Programm aufzunehmen, und dass andererseits Lokalbahnbauten nicht für solche Linien in Aussicht zu nehmen seien, die nach ihrer geographischen Lage und nach ihren Beziehungen zu internationalen Verkehrswegen Bahnanlagen ersten Ranges erfordern. Bezüglich dieses zweiten Gesichtspunktes einigte sich die Enquete dahin, dass sowohl die Linie durch das Vintschgau (Meran-Landeck), als auch die Linie über den Fernpass (von Imst, bezw. Telfs nach Reutte und zur Landesgrenze zum Anschlusse an die Bayerische Endstation Füssen) von einem Lokalbahnprojekte ausgeschlossen bleiben müssen, weil diese beiden Linien nur als Vollbahnen geführt werden dürfen, und dass im Falle der Ausführung einer Tauernbahn dem Projekte der Felbertauernbahn (Lienz-Kitzbühel-Kufstein) vor den Projekten der Radstätter oder Mallnitzer Tauern der Vorzug gegeben werde.

Was die Lokalbahnen selbst betrifft, wurden folgende Linien in das Programm aufgenommen: 1. Riva-Durone-Tione-Pinzolo mit Fortsetzung der Lokalbahn Riva-Novi über Sacco nach Roveredo; 2. Lavis - Mezzolombardo - Tajo - Ponte Santa Giustina-Cles-Ponte Mestizollo-Malé; 3. Sigmundskron-Kaltern - Tramin - Neumarkt; 4. Toblach - Cortina als normalspurige Lokalbahn unter der Bedingung, dass die Fortsetzung derselben nach Belluno ermöglicht werde; 5. Jenbach-Zell-Mairhofen (Zillerthalbahn); 6. Innsbruck - Scharnitz - Partenkirchen. Ferner wurde beschlossen, den Bau der Strecke Lavis-Combra - Cavalese - Predazzo als die in merkantiler Beziehung ausschliesslich empfehlenswerthe Bahn zu erklären, aber auch die Linie Auer bezw. Neumarkt-Cavalese als eine den Fremdenverkehr und Handel Bozens fördernde Linie zur wenn nicht sogleich erreichbaren, doch jedenfalls späteren Ausführung vorzuschlagen.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Juli d. J.

Von den mit Ende des Monats Juni d. J. in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der Ausdehnung von 394,18 Kilometern sind im Monat Juli d. J. durch Fertigstellung und Betriebseröffnung der Anschlussstrecke der Salzkammergut-Lokalbahn an die K. K. Staatsbahnen in Ischl 3,80 km, ferner durch die Eröffnung des Betriebs auf der Lokalbahn Auspitz-Stadt-Auspitz-Bahnhof 6,80 km in Abfall gekommen. Da mit keinem neuen Eisenbahnbau begonnen wurde, so verblieben mit Schluss des Monats Juli d. J. 383,58 Eisenbahnkm in Bauausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen, 18,34 km auf Hauptbahnen und 269,24 km auf Lokalbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren entgegengereift: die Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn), die Linie Gablonz-Wiesenthal der Lokalbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald (beide bereits eröffnet), die Schleppbahn von Monfalcone zum Hafen Porte Rosega der Friauler Eisenbahngesellschaft, ferner die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz, endlich die Lokalbahnen Deutschbrod-Humpoletz (siehe Betriebseröffnungen) und Wotitz-Selcan. Die Zahl der im Monat Juli d. J. beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter ist mit jener des Vormonats nahezu gleich geblieben.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juli d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 6 507 100 fl.
für 1 km 869 fl. (+ 206 259 fl., für 1 km + 27 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 177 364 „
für 1 km 841 fl. (+ 23 504 fl., für 1 km + 17 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 804 095 „
für 1 km 202 fl. (+ 134 255 fl., für 1 km + 6 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 8 488 559 fl.
für 1 km 663 fl. (+ 364 018 fl., für 1 km ± 0 fl.).

In der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Juli d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a)	44 795 503 fl.	(+ 2 682 880 fl.),	für 1 km	5 982 fl.	(+ 357 fl.)
b)	7 673 408 „	(+ 112 998 „),	„ 1 „	5 481 „	(+ 81 „)
c)	5 095 907 „	(+ 878 265 „),	„ 1 „	1 303 „	(+ 71 „)
zus.	57 564 818 fl.	(+ 3 674 143 fl.).			

Die kilometrische Einnahme sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen belief sich für die ersten 7 Monate d. J. auf 4 519 fl., d. i. + 125 fl. gegen das Vorjahr.

Die geplante Eisenbahn auf den Blocksberg in Budapest.

Die Pläne für diese auf den nach dem Deutschen Märtyrer bei der Einführung des Christenthums auch Gellert genannten Berg, sind fertiggestellt und wird mit dem Bau im diesjährigen Herbste begonnen. Die Steigung beträgt 68 %. Die untere Station wird zwischen den beiden neuen Donaubrücken und die höhere auf dem Gipfel des Berges angebracht werden. Die Wagen werden durch Wasserkraft getrieben und mit einander durch Drahtseile verbunden. Der Betrieb soll in der Weise geführt werden, dass der Kondukteur bei jedem Zuge auf der unteren Station die Zahl der Fahrgäste der oberen telephonisch anzeigt; hierauf wird aus dem Reservoir

so viel Wasser in den Behälter des oben befindlichen Wagens gelassen, welches zum Uebergewichte nothwendig ist, sodass der obere Wagen, kraft seines Gewichtes, den unteren hinaufzieht. Jeder Wagen ist für 28 Fahrgäste eingerichtet und wird für nervöse Leute ein Dunkelwagen beigegeben. Diese Bahn wird zur Milleniumsfeier vollständig ausgebaut sein.

Nachtrag zur Konzessionsurkunde für die schmalspurige Lokalbahn Budapest-Szent Lörincz.

Laut dem Allerhöchst genehmigten Nachtrag zu dieser Konzessionsurkunde wird das ursprünglich mit 194 000 fl. bemessen gewesene Aktienkapital um 30 000 fl. d. i. auf 224 000 fl. erhöht. Diese Summe wird zur Durchführung mehrerer, gemäss dem Ungarischen Lokalbahngesetze nachzutragenden Investitionen zu verwenden sein.

Haftpflicht des Staates für Unfälle auf von ihm betriebenen, Privatgesellschaften gehörigen Eisenbahnen (Rechtsfall).

Ein Mann, der von einem Zuge einer im Staatsbetriebe stehenden Lokaleisenbahn überfahren worden war, verklagte die Gesellschaft auf Schadenersatz. Das Kreisgericht Brüx als Handelsgericht wies die Klage mit folgender Begründung ab: Da nach dem Unfallgesetz bei einem durch eine Ereignung im Verkehr einer Dampfeisenbahn erfolgten Unfall eines Menschen vermuthet wird, dass die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder ihrer Bediensteten, deren Verschulden die Unternehmung wie ihr eigenes zu vertreten hat, erfolgte, die Verklagte aber allerdings die Eigenthümerin der Bahn ist, deren Betrieb aber laut Zeugniss der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, wie übrigens erwiesenermaassen auch dem Kläger bekannt war, der Staat, wenn auch für Rechnung der Gesellschaft führt, so ist als Betriebsunternehmer im vorliegenden Falle der Staat, bezw. die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen um so mehr zu betrachten, als nicht behauptet und dargethan wurde, dass der Bahneigenthümerin eine Einflussnahme auf die Betriebsführung, Anstellung von Bediensteten usw. zusteht. Da demnach gemäss dem Unfallgesetz und auch nach dem Allg. Bürgerl. Gesetzbuche der Staat, nicht aber die Verklagte haftungspflichtig ist, so musste die Klage wegen mangelnder Passivlegitimation abgewiesen werden. Dieses Urtheil wurde auch vom Oberlandesgericht Prag durch Entscheidung vom 11. Januar 1893 bestätigt. (Nr. 1 der „Röll'schen Sammlung“ 1894).

Neue Eilzuglokomotiven und der Oberbau bei den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Deren Generaldirektion hat in letzter Zeit Versuche mit neuen Eilzuglokomotiven gemacht, die zwar eine wesentliche Steigerung der Eilzuggeschwindigkeit ermöglichen, gleichzeitig aber eine Verstärkung des Oberbaues bedingen würden. Ueber die deshalb aufgetauchte Frage, ob nicht auf den wichtigsten Verkehrslinien die allenfalls erforderlichen Rekonstruktionsarbeiten ehestens in Vollzug zu setzen wären, ist eine definitive Entschliessung im Zuge, da, wenn auch der Verkehr der Staatsbahnen sich auf ausserordentlicher Höhe erhält, wegen der nur langsam steigenden Verzinsung des in dem Staatsbahnnetze investirten Kapitals und wegen des Staatsbudgets ausserordentliche Auslagen vermieden werden müssen. Uebrigens steht eine Bestellung von 140—150 Lokomotiven und 400 Wagen für die Staatsbahnen bevor.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Verstaatlichungsgerüchte haben den Eisenbahnmarkt beeinflusst; in dieser Frage hat aber der Finanzminister das entscheidende Wort zu sprechen, denn vor allem kommt die Rücksicht auf die Valutaregulirung in Betracht, weil durch die Einberufung der im Auslande befindlichen Oesterreichischen Eisenbahntitres das Agio leicht verschlimmert werden könnte. Für die Südbahn (114), auf welche sich diese Gerüchte in erster Reihe bezogen, ist die Hinausschiebung der, übrigens auch von Ungarn abhängigen Verstaatlichung sehr erfreulich; je später diese erfolgt, desto vortheilhafter für die Aktionäre, weil der Betrieb sich geradezu glänzend gestaltet. Eine besondere Vorwärtsbewegung war in den Aktien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (358,25), der Aussig-Teplitzer Bahn (1684), der Elbethalbahn (268,50), der Buschtêhrader Bahn Lit. B. (509) noch bemerkbar. Mindere Avancen zeigten die Aktien der Böhmischen Westbahn (399), der Lemberg-Czernowitzer Bahn (281), der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (203), der Ungarisch-Galizischen Bahn (205) und der Ungarischen Westbahn (205,25). Zur vorwöchentlichen Notiz behaupteten sich die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3210) und der Kaschau-Oderberger Bahn (187). In Prioritäten waren die 5 % der Südbahn (129) und der Staatsbahn (135,50) gesucht, weil deren Umwandlung als bevorstehend kolportirt wird. Endlich waren die Prioritätsaktien der Prag-Duxer Bahn beliebt, welche 93 stehen und sich mit 4,3 % verzinsen, während die 4 % Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen mit 96,50 notiren und sich mit 4,14 % verzinsen.

Die unterirdische Röhrenbahn von Paris.

Eine eigentliche Stadtbahn hat Paris bekanntlich noch nicht. In dieser Hinsicht ist Berlin weiter. Während man aber jetzt in Berlin auf den Lorbeeren auszuruhen scheint, obwohl die Vermehrung der städtischen Verkehrsmittel brennend und brennender wird, scheint Paris jetzt der Verwirklichung seiner ersten Untergrund-Röhrenbahn sehr nahe zu sein.

In den ersten Entwurfstadien befindet sich ferner ein zweites Stadtbahn-Projekt, „Metropolitain“ genannt, dessen Linienzug mit der Untergrundbahn nicht konkurrirt. Diese Linie soll ausgehen von der Esplanade des Invalides, die Seine kreuzen und am Boulevard Sébastopol endigen.

Der von Berlier herrührende Entwurf zu der elektrischen Röhrenbahn wurde am 1. September 1887 den städtischen Behörden zur Prüfung unterbreitet. Am 25. Juli 1891 erfolgte die öffentliche Auslegung, die günstig verlief, da nur unerhebliche Einwendungen seitens der Omnibusgesellschaft und des Verfassers eines Gegenentwurfs erhoben wurden. Vor kurzem hat ein Ausschuss der Kammer sich für Annahme des Entwurfs ausgesprochen, so dass die Ausführung nahe bevorsteht.

Die Bahnlinie folgt unterirdisch den Strassenzügen und öffentlichen Plätzen auf dem nachstehenden Wege: Strasse nach Vincennes, Place de la Nation, Boulevard Diderot, Rue de Lyon, Place de la Bastille, Rues Saint Antoine und de Rivoli, Place de la Concorde, Avenue des Champs Elysées, Place de l'Etoile, Avenues Victor Hugo und Bugeaud, endigend am Boulevard Flandrin.

Es ist dies eine beinahe geradlinige Verbindung vom Bois de Vincennes nach dem Bois de Boulogne. Abweichungen von der geraden Linie liegen nur vor in einem beinahe rechtwinkeligen Knick zwischen der Bastille, dem Bahnhof de Lyon und dem Place de la Nation, sodann in einer kurzen Kurve und Gegenkurve am Place de la Concorde und einem stumpfwinkeligen Knick zwischen dem Place de l'Etoile, dem Place Victor Hugo und dem Endpunkt im Bois de Boulogne. Die Länge der Linie beträgt 10,5 km.

Nach Berlier's Entwurf sollen in einer eisernen Röhre von 6,30 m Durchmesser 2 Geleise verlegt werden, auf denen die Wagen mit elektrischem Antrieb verkehren sollen, während Tunnel und Stationen mit elektrischem Lichte beleuchtet werden.

Zur Zeit der Entstehung des Entwurfs konnte die Idee des eisernen Tunnels Zweifeln begegnen; diese sind durch die inzwischen in London in Betrieb gesetzten Untergrund-Tunnelbahnen behoben. Eine Delegation des Pariser Stadtrathes konnte sich schon vor 3 Jahren in London von der Möglichkeit einer recht befriedigenden Betriebsführung auf einer 5,6 km langen Bahnstrecke dieser Art durch den Augenschein überführen (City und Südlondon Bahn).

Die Bodenbeschaffenheit begünstigt das Vortreiben des Tunnels durch die bekannten Schilde, die durch Druckwasserpressen in den Boden vorgetrieben werden und dadurch zwischen dem fertigen eisenummantelten Tunnel und dem Schildrande einen so breiten Raum frei machen, dass ein neuer Tunnelring, aus einzelnen Platten zusammengesetzt, eingelegt werden kann. Der Boden wird meistens mit Hacke und Spaten vor Ort abgegraben werden können und steht sehr gut an. Es ist geplant, denselben durch Seitenstollen abzuführen, die in den Uferböschungen der Seine münden. Aber nicht nur die eigentlichen Tunnelstrecken, sondern auch die in Cementmauerwerk herzustellenden Stationen sollen ausgehoben werden, ohne den Strassenverkehr zu unterbrechen.

In jeder Station wird eine, oben quer durch den Tunnel geführte Fussgängerbrücke die beiden Plattformen, rechts und links vom Geleispaare, verbinden. Von diesem Stege aus werden Treppen nach diesen Plattformen hinabführen und eine Treppe zur Strasse hinauf. Diese Treppen sind da, wo die Station tief unter der Strassensohle liegt, als Wendeltreppen gedacht, die sich um den Fahrstuhlschacht winden. Die Benutzung des einen oder anderen Ab- und Aufsteigmittels ist freigestellt.

Zwischen dem Place de la Concorde und de la Bastille, im Centrum der Stadt, hat sich die städtische Behörde gegen Ausmündung dieser Treppen im Bereich der Strassen ausgesprochen; sie müssen hier in die Häuser verlegt werden. Auf den breiten Bürgersteigen und den grossen Plätzen ausserhalb des Centrums befinden sich dagegen die Eingänge zu den Treppen in leichten Pavillons von gefälligen Formen, die übrigens nur die Treppen umschliessen, nicht etwa auch Raum für Büreaus und Wartezwecke bieten.

Eine abweichende Bauart findet bei der Station an der Bastille Anwendung. Dem Charakter des Platzes entsprechend soll die Station monumental ausgebildet werden. In seiner Mündung nach der Rue de Lyon soll der Platz dem Wunsche der städtischen Behörden entsprechend erweitert und zu diesem Zwecke das Arsenalbecken in seiner Ausdehnung überdeckt werden. Die Errichtung der Station ist an der Stelle geplant,

wo jetzt, etwa 6 m von der Bassinkante, die Bahnhöfe der Porte Rappe- und Montparnasse-Trambahn liegen.

Ueber das System des Antriebs ist zu sagen: Mitten zwischen den Schienen — als Mittelschiene — ist der Stromleiter von rechteckigem Querschnitt auf den Schwellen befestigt, durch Glasblöcke von diesen isolirt. Der Strom wird durch Anschluss an das Kupferkabel eingeleitet, welches, von den Dynamos ausgehend, an der Strecke entlang gelagert, mit Gummi isolirt und in einer Bleihülle gebettet ist. Die Schienen dienen zur Rückleitung des Stromes.

Jeder Zug soll aus einem, zwei, drei oder vier Wagen bestehen, jeder Wagen 52 Personen fassen. Die Geschwindigkeit ist zu 19,2 km in der Stunde geplant. Die Gesammtfahrzeit wird 37 Minuten 33 Sekunden dauern. Auf jeder der 15 Stationen soll 20 Sekunden gehalten werden, insgesammt also 5 Minuten. Die reine Fahrzeit für die 10,5 km lange Strecke beträgt sonach 32 Minuten 33 Sekunden.

Die Wagenthüren befinden sich an den Langseiten; der Wagenfussboden liegt in Höhe der Bahnsteige. Vom Place de la Concorde nach der Lyonstation sollen die Züge von 2 zu 2 Minuten einander folgen, auf den sonstigen Strecken von 4 zu 4 Minuten; an Festtagen (Rennen, Truppenschau) oder bei sonstigem Verkehrszuwachs ist die Zugzahl leicht zu vermehren.

Das Berlier'sche Projekt bietet der Londoner elektrischen Untergrundbahn gegenüber 2 Vortheile: Die Schienen von 1 m Spur ruhen auf hölzernen Schwellen, die in Ballast gebettet sind und so das unangenehme Geräusch verhindern, dass sich bei der Londoner Ausführung während der ganzen Fahrt geltend macht. Sodann ist die Lüftung des Tunnels eine bessere. In London hat man wegen der Abwesenheit des Rauches von jedweder Lüftung absehen zu können geglaubt. Berlier lüftet dagegen durch Schornsteine, welche von dem Tunnelscheitel nach Lüftungsaufbauten auf den Bürgersteigen führen.

Den Pariser, aber auch uns interessiren endlich nicht wenig die Fahrpreise.

Berlier forderte ursprünglich 25 ₰ für die I. Klasse und 12 ₰ für die II. Klasse. Die Bemühungen eines Herrn Alphand bewogen ihn dann, sich mit dem Einheitssatze von 16 ₰ für jede Fahrt von beliebiger Länge und mit einer Wagenklasse zu begnügen. Der städtische Ausschuss jedoch, dessen Berichterstatter Alphand war, schloss sich dem nicht an, empfahl vielmehr mit 6 gegen 5 Stimmen den ursprünglichen Berlier'schen Vorschlag, namentlich der zwei Klassen wegen. Der „Scientific American", der über diese Angelegenheit nach „Le Monde illustré" berichtet, findet den Entschluss naturgemäss nicht zweckdienlich. Er erhofft eine Aenderung mit dem Hinweis, dass hierfür schon der Vortheil der Reisenden spreche, nicht erst in langer Linie stehen zu müssen, um den Fahrschein zu erstehen, denselben vor dem Besteigen des Wagens lochen und am Bestimmungsorte wiederum prüfen zu lassen.

Anderenfalls, bei einheitlichem Preis und einer Klasse, würde es genügen, den Fahrschein durch den Fahrgast in einen Behälter werfen zu lassen, der mechanisch dessen Recht, den nächsten Zug zu besteigen, registriren würde. Der so zu vermeidende Zeitverlust dürfte eine um so grössere Rolle spielen, als selbst kurze Aufenthalte bei 2 Minuten Zugabstand schwere Betriebsstörungen befürchten lassen.

Das ist in grossen Zügen die Untergrundbahn, deren Verwirklichung von den Parisern so ungeduldig erwartet wird. Nach Berlier's Wünschen soll die Bahn im Laufe des Jahres 1898 fertiggestellt und in Betrieb gesetzt werden.

Der Wagenbau in Russland.*)

Mit mehr Glück als den Lokomotivbau förderte die Russische Staatsregierung den Bau von Personen- und Güterwagen im eigenen Lande. Dieselben Maassregeln, die dazu bestimmt waren, dem Lokomotivbau im Lande den Boden zu ebnen, fanden ganz gleichmässige Anwendung auf den Personen- und Güterwagenbau, denn jener Kaiserliche Befehl vom 5. Oktober 1866 (vergl. Nr. 58 S. 538 d. Ztg.), der die Beschaffung der von Staatswegen bestellten Lokomotiven im Lande anordnete, bezog sich gleichermaassen auch auf Personen- und Güterwagen, und ebenso wurden die Bestimmungen über die Zollzahlungen auf diese angewandt. Wir sehen also, dass der Wagenbau in Russland die gleiche Berücksichtigung und dieselbe kräftige Unterstützung genoss, wie der Lokomotivbau.

Seine ersten Anfänge machte der Wagenbau in Russland gleichfalls zur Zeit des Baues der Nikolaibahn. Damals, 1844, bestellte die Staatsregierung bei der Alexandrow'schen Fabrik 2 572 Güterwagen zum Durchschnittspreise von 1 430 R. und 253 Personen-, Post-, Arrestanten- und Gepäckwagen zum Durchschnittspreise von 4 418 R., ferner wurden in der Zeit von 1866 bis 1868 noch 137 Personenwagen bei der Moskau-Nishni Nowgoroder Bahn bestellt, die in deren Werkstätten zu Kowrow erbaut wurden und durchschnittlich 3 090 R. kosteten. Aus der Anfangsperiode des Eisenbahnbaues in Russland ist speziell über den Bau von Personenwagen nicht sehr viel mehr bekannt geworden. Thatsächlich hat der Personenwagenbau auch erst in neuerer Zeit lebhaftere Fortschritte gemacht, indem sich namentlich die Russisch-Baltische Wagenfabrik in Riga diesem Zweige des Wagenbaues mit vielem Glück zuwandte. Sehr bedeutend sind übrigens die Errungenschaften auf dem Gebiete des Personenwagenbaues nicht gewesen, was sich leicht aus einer Vergleichung der aus dem Auslande eingeführten Personenwagen, deren Anzahl aus den Vorschlägen der Zollämter zu entnehmen ist, mit den Angaben der Nachrichten über die Russischen Eisenbahnen (herausgegeben vom Ministerium der Verkehrsanstalten) über die Anzahl der im Betriebe befindlichen Personenwagen ergibt. Bis 1891 sind überhaupt 5 299 Personenwagen eingeführt worden und zwar entfallen davon auf das Jahr

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
1869	1 527 Stück	1875	390 Stück
1870	965 „	1876	146 „
1871	341 „	1877	128 „
1872	176 „	1879	55 „
1873	349 „	1880	37 „
1874	166 „	1881—91	33 „

Diesen 5 299 eingeführten Personenwagen standen am Schlusse des Jahres 1891 7 788 Personenwagen gegenüber, mit denen die sämmtlichen Bahnen Russlands ausgerüstet waren, d. h. 68,5 % sämmtlicher Personenwagen stammten nicht aus Russland. Allerdings geht der Antheil, den das Ausland an der Versorgung der Russischen Bahnen mit Personenwagen hat, vom Jahre 1875 ab rapid zurück und lässt sich wohl seit einem Dezennium als vollständig eingegangen bezeichnen, so dass Russland etwa von 1884 ab seinen Bedarf an Personenwagen im Lande selbst zu decken vermag. Die Abhängigkeit vom Auslande hat aber für diesen Verbrauchsgegenstand immerhin etwa 40 Jahre gedauert und wie weit die allmähliche Selbständigkeit durch die Prohibitivmaassregeln der Regierung, wie durch hohe Eingangszölle, durch die Vorschrift, die inländischen Fabriken zu benutzen usw., geschaffen worden ist, lässt sich natürlich nicht ziffermässig klarstellen, wohl aber vermuthen.

Je geringer die Ansprüche wurden, die an die technische Fertigkeit, an die Subtilität und Kunstfertigkeit der Arbeit gestellt werden müssen, je einfacher und schablonenhafter die Arbeit ist, die geliefert werden muss, desto konkurrenzfähiger zeigt sich die Industrie Russlands.

Wir haben gesehen, dass in der Beobachtungsperiode die Industrie in Russland (von einer eigentlichen Russischen Industrie lässt sich wohl schwer bisher, wenigstens auf dem hier behandelten Gebiete reden) in Bezug auf die Versorgung der Bahnen mit Lokomotiven nur 27 %, mit Personenwagen 31,5 % und mit Güterwagen 69,1 % geliefert hat. Diese Zahlen bestätigen das Gesagte recht gut.

In Bezug auf den Bau von Güterwagen ist Russland also schon verhältnissmässig recht frei geworden vom Auslande, obgleich allerdings hier noch der Nachweis fehlt, wieviel an Achsen, Rädern, Bandagen, Federn und Langträgern eingeführt worden sind. Aber die Thatsache liegt wenigstens vor, dass 69,1 % der sämmtlichen in Russland kursirenden Güterwagen nicht vom Auslande geliefert wurden. Auch für diesen Theil der Bauthätigkeit hat die Staatsregierung es nicht an lebhafter Unterstützung fehlen lassen, namentlich auch soweit es sich um direkte Bestellungen der Regierung zur Ausstattung der Bahnen mit Güterwagen handelte. So führt M. Nawrotzki in dem schon citirten Artikel an, dass die Staatsregierung die in der Tabelle auf S. 665 bezeichnete Anzahl bedeckte Güterwagen bei den daselbst aufgeführten Fabriken bestellte.

Aus dem Auslande bezog Russland an bedekten Güterwagen, Plattformen, Kohlenwagen 45 481 Stück, davon im Jahre

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
1869	22 931 Stück	1875	2 505 Stück
1870	6 775 „	1876	551 „
1871	3 168 „	1877	825 „
1872	1 561 „	1879	20 „
1873	859 „	1880	796 „
1874	1 126 „	1881—91	1 025 „

Leider kann man diesen Zahlen nicht diejenigen gegenüberstellen, die die Anzahl der Wagen angeben, die in denselben Jahren in Russland gebaut und in den Betrieb gestellt sind, denn das offizielle Werk des Ministeriums enthält diese Angaben nur für die Zeit vom Jahre 1879 ab, d. h. also nur für einen Zeitpunkt, als der Einfluss des Auslandes nicht mehr vorhanden war. Auch für die Beschaffung von Güterwagen ist das Jahr 1875 das letzte gewesen, in dem noch eine grössere Anzahl vom Auslande bezogen wurde, von da ab wirken offen-

*) Fortsetzung zu Nr. 58 S. 537 d. Ztg.: „Der Lokomotivbau in Russland".

Jahr	1. Malzow		2 Ssaussonjew'sche Fabrik		3. Lilpopp-Rau		4. Wiljans und Buchtejew		5. Kolomna		6. Ssormowski'sche Fabrik		7. Putilow		8. Moskau Aktiengesellschaft		9. Russisch-Baltische Fabrik		10. Brjänsk	
	Stück	R.	Stück	R.	Stück	R.	Stück	R.	Stück	R.	Stück	R.	Stück	R.	Stück	R.	Stück	R.	Stück	R.
1868	4 000	1 356	—	—	3 000	1 356	500	1 356	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1874	3 000	1 356	—	—	3 000	1 356	—	—	3 000	1 356	3 000	1 356	3 000	1 356	2 500	1 356	—	—	—	—
1875	—	—	3 000	1 356	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1877	1 100	1 491	—	—	—	—	—	—	—	—	147	1 500	—	—	—	—	600	1 466	—	—
1888	172		—	—	175		—	—	175		—	—	175		—	—	175		175	
1889	175	1 300	—	—	216	1 300	—	—	334	1 300	—	—	317	1 300	—	—	317	1 300	236	1 300
1890	111		—	—	135		—	—	135		—	—	135		—	—	135		135	
1891	371	1 380	—	—	—	—	—	—	150		—	—	—	—	—	—	—	—	150	
1892	—	—	—	—	—	—	—	—	585	1 385	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ausserdem wurden an Plattformen bestellt:																				
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	100	1 155	—	—	—	—	—	—	131	1 153	—	—
1889	—	—	270	970	50	1 295	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	46	1 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	1200*)

*) Zu liefern in Wladiwostock.

bar die schützenden und unterstützenden Maassregeln der Regierung stark genug, um das Ausland von der Betheiligung an der Lieferung von Güterwagen auszuschliessen. Zu diesen Maassregeln, mit denen die Staatsregierung den Wagenbau zu fördern und zu unterstützen sich bemühte, gehörten auch Schutzzölle, gleichwie solche bei der Einfuhr von Lokomotiven zur Erhebung gelangten, und zwar betrugen die Zollsätze für Güterwagen und Plattformen:

1868—1877	für 1 Güterwagen	100	R.	Kred.
	„ 1 Plattform	75	„	„
1877—1881	„ 1 Güterwagen	100	„	Gold
	„ 1 Plattform	75	„	„
1881—1889	„ 1 Güterwagen pro Achse	121	„	„
	„ 1 Plattform „ „	82	„	„
von 1889 ab	„ 1 Güterwagen „ „	240	„	„
	„ 1 Plattform „ „	160	„	„

Ein sehr interessantes Beispiel dafür, unter welchen Verhältnissen die Fabriken in Russland arbeiten, führt Nawrotzki aus der allerjüngsten Zeit an. Er theilt mit, dass im Jahre 1893 2 Fabriken in Deutschland der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft halbhohe Kohlenwagen (ohne Bremsen) zum Preise von 865,75 R. Kred. geliefert haben, für die der Eingangszoll 502 R. und die Gestellung bis Warschau 18 R. pro Wagen kosteten oder zusammen der Preis loco Warschau 1 386 R. Kred. betrug. Gleich konstruirte Wagen kosteten um dieselbe Zeit auf Fabriken in Russland bestellt 1 381 R. Kred. d. h. das Ausland stellt einen halbhohen Kohlenwagen um 1 144 *M.* (520 × 220 *M.*) billiger her! Daraus folgt: ohne den Schutzzoll würden entweder keine Wagen in Russland hergestellt werden, oder die Fabrikunternehmungen müssten sich etwa mit einem um 37 % geringeren Gewinn begnügen, um konkurrenzfähig zu werden.

Da es nun aber ganz bekannt ist, dass derartige Gewinne selbst in Russland nicht erzielt werden können, so bleibt nur übrig, dass die Fabriken in Russland ohne diesen enormen Schutzzoll unmöglich wären. Den Luxus, solche Wagenfabriken in Russland zu besitzen, müssen die Eisenbahnen mit um 37 % zu hoch bezahlten Güterwagen bezahlen.

Für Personenwagen beträgt der Eingangszoll

für 1 Wagen	nach dem Tarife vom Jahre 1880 R. Gold	1889 R. Gold
I. Klasse pro Achse	357,50	465
I. und II. „ „ „	302,50	410
II. „ „ „	247,50	355
III. „ „ „	192,50	300

Unter dem Schutz dieser Zollsätze konnten die Fabriken die nachfolgenden Preise erzielen. Es zahlten

für 1 Wagen	I. Kl.	II. Kl.	I./II. Kl.	II./III. Kl.	III. Kl.
die Warschau-Terespoler E.	—	11 930	—	—	8 000
„ Wladikawkaser E.	15 200	13 200	14 200	—	9 200
„ Pleskau-Rigaer E.	12 850	11 700	—	—	8 000
„ Rjäsan-Uralsker E.	14 250	13 125	—	—	9 515
„ Süd-West-E.	13 530	10 050	—	—	7 330
„ Nikolai-E.	16 600	12 956	—	—	11 000

Angeführt kann schliesslich noch werden, dass sich z. Z. mit dem Wagenbau die folgenden Fabriken beschäftigen: Putilow, Ssormow, Kolomna, Russisch-Baltische, Brjänsk, Malzow und Lilpopp-Rau und soll deren Leistungsfähigkeit 12 000 Güter- und etwa 400 Personenwagen jährlich gross sein.

Bücherschau.

Die Eisenbahnpolitik Oesterreichs nach ihren finanziellen Ergebnissen von E d e r.*)

Dieses kürzlich erschienene Werk stellt sich zur Aufgabe, die G e s a m m t s u m m e der f i n a n z i e l l e n O p f e r, w e l c h e der O e s t e r r e i c h i s c h e S t a a t f ü r das E i s e n b a h n w e s e n g e b r a c h t h a t, z u k o n s t a t i r e n. Die Oesterreichische Eisenbahnpolitik war bekanntlich mannigfachen Schwankungen unterworfen. Die beiden polaren Systeme, Privatbahn- und Staatsbahnsystem führten abwechselnd ein absolutes, jedoch kurzes Regime „die erste Periode, die Kindheit des Eisenbahnwesens, sieht die Staatsgewalt als theilnahmslose, beinahe misstrauische Zuschauerin; finanziell ist dieselbe nicht engagirt, das Kaiserliche Reskript von 1841 bildet den Ausgangspunkt einer finanziellen Betheiligung des Staates. Es folgt das strenge Staatsbahnsystem von 1841—1854 bezw. 1858." Die Marksteine dieser ersten Epoche staatlicher Ingerenz, das Hofkanzleidekret vom 23. Dezember 1841 und die Konzession der Südbahn vom 23. September 1858, bezeichnen Anfang und Ende des ersten Versuchs des Staates, als selbstständiger Unternehmer im Eisenbahnwesen aufzutreten. Theils im Wege der Einlösung, theils durch eine eifrige Bauthätigkeit enstand ein Staatsbahnnetz, welches zu den schönsten Hoffnungen berechtigte. Die „nördliche" und „südöstliche Staatsbahn" (heute Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft), die „südliche" und „östliche Staatsbahn" sind noch gegenwärtig die wichtigsten Verkehrsadern Oesterreichs. Ungeahnt, inmitten eines blühenden Wachsthums, erfolgte der jähe Sturz. Die Staatsbahnen fielen einem Traum des Finanzministers v. Bruck zum Opfer. Um die nöthigen Mittel für die Regelung der Valuta zu erlangen, wurden zuerst die nördliche und südöstliche Staatsbahn, dann die östliche und südliche Staatsbahn hintangegeben. Auf diese Weise ging dem Staate ein Anlagekapital von ca. 230 Millionen Gulden verloren. Nun trat das Privatkapital auf den Schauplatz, die neue Heilslehre, „Privatbahnen mit Staatsgarantie" wurde zum alleinseligmachenden Dogma. Die garantirten Bahnen wuchsen wie die Pilze aus der Erde. „Durch die schranken- und skrupellose Anwendung dieses Prinzips wuchsen begreiflicher Weise die finanziellen Verpflichtungen des Staates in rapider Weise an und bald kam die Zeit, wo auch der grösste Optimist sich klar sein musste, dass von der geträumten Rückzahlung der gewährten Subsidien in den meisten Fällen keine Rede sein werde. Während nach Inauguration des Systems bis zum Jahre 1858 kaum mehr als 20 % der Oesterreichischen Bahnlinien garantirt waren, genossen im Jahre 1862 schon mehr als 40 % und vom Jahre 1866 an mehr als 75 % die Staatsgarantie. Im Jahre 1873 begann sich endlich eine Reaktion geltend zu machen. Die Erkenntniss der riesigen finanziellen Lasten, welche dem Staatssäckel erwachsen waren und noch fernerhin erwachsen mussten, in Verbindung mit den

*) Wien, Manz'sche Hof-Verlags- und Universitätsbuchhandlung. 1894. (Der Autor ist Sekretär im Rechtsbüreau der finanziell bedeutendsten Privatbahn Oesterreichs, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

traurigen wirthschaftlichen Folgen der Krise des Jahres 1873 liessen die neuerliche Rezeption des Staatsbahnsystems, welches sich in Deutschland und speziell in Preussen trefflich bewährt hatte, als Rettung in der Noth erscheinen.“ Das Sequestrationsgesetz, welches die „nothleidenden“ garantirten Bahnen der Verstaatlichung überliefert, bereitet dem System in der Theorie ein Ende. In finanzieller Hinsicht war das allerdings noch keineswegs der Fall. Den finanziellen Höhepunkt dieser Epoche bildet das Jahr 1876, in welchem die Oesterreichische Regierung 24,7 Millionen Gulden an Eisenbahnsubventionen zahlte. Bis zu diesem Zeitpunkte hatten die geleisteten Garantiebeträge die Summe von mehr als 122 Millionen Gulden erreicht. Heute beträgt das „Guthaben“ des Staates aus diesem Titel nach den Bilanzen der garantirten Bahnen bereits mehr als eine halbe Milliarde. Dem neuerlich rezipirten Staatsbahnsystem fiel die Aufgabe zu „die Erbsünde vergangener Tage“ zu tilgen. Die neu zu erschliessenden Verkehrswege sollten Eigenthum des Staates sein und Aufgabe des Staatsbahnbetriebes sollte es sein, die Erträgnisse der garantirten Bahnen soviel als möglich zu heben und die Zuschüsse des Staates möglichst zu reduziren. Der Autor wirft nun die Frage auf, ob dies dem gegenwärtigen System gelungen sei, oder nach den bisherigen Erfahrungen gelingen könne. Um diese Frage erschöpfend zu beantworten, sucht der Verfasser, welcher mit v. d. Leyen ein Anhänger des Unternehmerprinzips ist, vor allem die „Eisenbahnschuld“, d. h. jenes Kapital, welches der Oesterreichische Staat für die Eisenbahnen ausgegeben hat, festzustellen. Speziell die Lösung dieses Problems ist mit ausserordentlichen Schwierigkeiten verbunden, da in Oesterreich keine einheitliche Eisenbahnschuld im eigentlichen Sinne existirt wie etwa in Preussen, welches diese Frage mit Gesetz vom 27. März 1883 (Ges.-S. S. 214 ff. §§ 2 und 3) geregelt hat. Die Jahresberichte der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche allerdings von den übrigen offiziellen Quellen, z. B. den Nachrichten des K. K. Handelministeriums, abweichen und verschiedene Posten nicht berücksichtigen, beziffern dieses Kapital mit Ende 1893 für die dem Staate gehörigen, von ihm betriebenen Bahnen auf über 940 Millionen Gulden Oe. W. oder 149 028 fl. für das Kilometer.*) In diesem Betrage scheinen namentlich die Geldbeschaffungskosten nicht berücksichtigt. Das erwähnte Kapital wurde zu mehr als $^{7}/_{10}$ für den Ankauf von bestehenden Privatbahnen, zu $^{2}/_{10}$ auf den Bau neuer Linien und zu $^{1}/_{10}$ auf Investitionen veranlagt. Die für den Bau benöthigten Summen, dann die für die Einlösung dreier kleiner Privatbahnen (Dniesterbahn, Braunau-Strasswalchen und Niederösterreichische Südwestbahnen) verausgabten Kapitalien wurden theils auf Grund der in jeweiligen Staatsvoranschlägen präliminirten und von der Legislative genehmigten Kredite, theils auf Grund von Spezialkrediten (z. B. Nothstandsanlehen) beschafft, ebenso die für die nachträglichen Investitionen bei allen Bahnen erforderlichen Summen. Die Einlösung der Privatbahnen, von der Elisabethbahn angefangen, erfolgte durch Uebernahme des Aktienkapitals, welches theils in Staatsschuldverschreibungen umgewandelt, theils konvertirt, theils in der alten Form belassen wurde.

Rücksichtlich der Verzinsung des jeweiligen Anlagekapitals lassen sich zwei Perioden unterscheiden. In dem Zeitraum von 1876—1883, in welchem der Grundstock des Eisenbahnnetzes erst geschaffen wird, verzinst sich dasselbe mit kaum 1%, die Durchschnittsverzinsung der folgenden Jahre beträgt $2^{1}/_{2}$%. Der Autor wirft nun die Frage auf, ob mit dem Anwachsen des Staatsbahnkomplexes ein Steigen oder Sinken des Erträgnisses eintritt. Nach seiner Darstellung — (er wendet auch hier die graphische Methode an, indem er unter Zugrundelegung des überhaupt investirten Gesammtkapitals die Erträgnisse der jeweiligen Staatsbahnen bezw. im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen mit denen des korrespondirenden Komplexes der Privatbahnen bezw. im Privatbetriebe befindlichen Bahnen vergleicht, wobei die Anlagekosten des Gesammtkomplexes in jedem Jahre gleich 1 gesetzt werden) — tritt leider mit dem Anwachsen der Verstaatlichung ein Sinken des Erträgnisses des Gesammtnetzes ein. Aus dem Umstande, dass, wie bereits erwähnt, der weitaus überwiegende Theil des Staatsbahnkapitals aus den verstaatlichen Bahnen besteht, zieht nun der Autor den allerdings nicht ganz unanfechtbaren Schluss, dass diese Verschlechterung der Gesammtverzinsung nicht lediglich der Ertragsunfähigkeit der neugebauten, zum grossen Theile strategischen Bahnen, sondern auch einem sinkenden Erträgnisse der verstaatlichten Linien zuzuschreiben, sei. Von ganz besonderem Interesse ist die folgende Tabelle, welche den Nachweis führt, dass bei denjenigen verstaatlichten Bahnen, rücksichtlich deren das vorhandene Material einen Nachweis gestattet, durch die Uebernahme in den Staatsbetrieb keineswegs ein Steigen der Erträgnisse bezw. ein Sinken der Garantieleistungen eingetreten ist, sondern dass sich diese Zuschüsse entweder nicht verringert oder — u. zw. zum grösseren Theile — erhöht haben. Wie nämlich eine Vergleichung des 8 jährigen Durchschnitts von 1876—1883 bei der Erzh. Albrechtbahn, Mähr. Grenzbahn, Ungar. Westbahn, I. Ungar.-Gal. Eisenbahn und Lemberg-Czernowitzer Bahn mit dem 8 jährigen Durchschnitt der Jahre 1884—1891 beweise, habe in Summa eine Erhöhung um durchschnittlich 644 214 fl. im Jahr, d. i. um 16,9% der ersteren Durchschnittssumme stattgefunden.

Bereits im vorhergehenden Abschnitte wendet der Autor die vergleichende Methode an, indem er einerseits die Garantieleistungen Oesterreichs, Russlands und Frankreichs und andererseits die Resultate des Preussischen Staatsbahnsystems in dieser Epoche in eine Parallele bringt und erstere Leistungen graphisch darstellt. Den gleichen Vorgang befolgt er um nicht blos den absoluten Ertragswerth der Oesterreichischen Staatsbahnen, sondern auch den Rang festzustellen, welchen sie in dieser Hinsicht anderen Bahnen gegenüber einnehmen. Er vergleicht zu diesem Zwecke die Staatsbahnen rücksichtlich ihrer kilometrischen Ueberschüsse, des Betriebskoeffizienten und der Verzinsungsergebnisse aus dem Staatsbetriebe einerseits mit den noch bestehenden Privatbahnen und der Durchschnittsziffer der sämmtlichen Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen, andererseits mit den wichtigeren Europäischen Staatsbahnen, welche dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören. Bei diesen graphisch durchgeführten Vergleichen erhält er kein besonders günstiges Ergebniss, da den Oesterreichischen Staatsbahnen nach seiner Darstellung fast ausnahmslos der zweite oder drittletzte Rang zufällt.

Das punctum saliens dieses Abschnittes liegt indess in der Beantwortung der letzten für den Staatshaushalt wichtigsten Frage: ob durch die Inauguration des Staatsbahnsystems eine Verminderung der dem Staate unter der Herrschaft der Garantieepoche erwachsenen Lasten erfolgte. Dieses Thema, welches im Oesterreichischen Parlamente bereits vielfach ventilirt wurde, gehört zu den schwierigsten Kapiteln des Finanzwesens der Staatsbahnen. Um die gestellte Frage erschöpfend beantworten zu können, „bedarf es vor allem einer Feststellung der jährlichen Anforderungen des Garantiesystems an den Staatsschatz, sowie der Leistungen desselben nach Inauguration des Staatsbahnsystems. Den Aktivposten, welche durch die reinen Betriebsüberschüsse der Staatsbahnen gebildet werden, standen in der ersten Periode des Staatsbahnsystems ausser den weiterlaufenden, jedoch von Jahr zu Jahr verminderten Garantiezuschüssen des Finanzetats im Etat des Handelsministeriums die vom Staate zu bedeckenden Betriebsdefizite aus dem Staatsbahnbetriebe und jene Summen gegenüber, welche für die Verzinsung der auf Staatsbahnen im Extraordinarium und auf Grund spezieller Kredite investirten Kapitalien, deren Beschaffung zum grössten Theile durch Begebung von Rente erfolgte, zu leisten sind. In der Verstaatlichungsperiode gesellten sich dazu die vertragsmässigen Zahlungen für Verzinsung und Amortisation im Etat des Handelsministeriums, die Zinsen der Eisenbahnschuld und der Betrag, welcher sich als Verzinsung und Amortisationsquote des für die Antheile der Wiener Verbindungsbahn in Annuitäten zu leistenden Kapitals ergibt.“ Auf Grund mehrerer nach diesem Plane zusammengestellten Tabellen konstatirt nun Eder, dass der Oesterreichische Staat im 10 jährigen Durchschnitt vor der Verstaatlichung 20,76, nach derselben aber 23,35 Millionen jährlich zahlen musste, während das Erforderniss für 1894 sich gar auf 25,68 Millionen Gulden Oe. W. stellt. Die vom Verfasser gezogene Parallele mit dem Preussischen Staatsbahnsystem fällt natürlich zu Gunsten des letzteren aus.

Was ist nun das finanzielle Facit dieser Politik?

Zu den Kapitalsverlusten der ersten Staatsbahnperiode und des Garantiesystems gesellt sich ein Betrag von etwa 300 Millionen Gulden, welchen das neue Staatsbahnsystem dem Staat an Zinsen und verlorenen Amortisationen bisher gekostet hat. Der Gesammtverlust an Kapital und Zinsen beträgt daher nach der Rechnung des Verfassers über eine Milliarde.

Wenn man auch dem Fleisse, welchen der Verfasser auf die Lösung dieses Rechenexempels verwendet hat, gleich wie den übrigen Vorzügen der Publikation volle Anerkennung angedeihen lassen muss, so scheint uns doch, dass dieselbe nach zwei Richtungen hin nicht vollständig ist. Der Autor hat vor allem das wirthschaftliche Moment und die damit für den Staat verbundenen, wenn auch vielleicht in Ziffern nicht ausdrückbaren Vortheile zu sehr in den Hintergrund gestellt, die man nicht einfach unberücksichtigt lassen kann, da sie ja zweifellos das Aktivum der Bilanz, die Kompensation für die staatlichen Opfer darstellen. Der zweite Mangel, welchen das Werk Eder's aufweist, besteht in dem absoluten Fehlen jeglichen Vorschlags, um eine Besserung der vom Verfasser in so düsteren Farben geschilderten Finanzlage herbeizuführen.

*) Das Oesterreichische Staatbahnnetz umfasste am 1. Januar 1894 6 255 km oder mit Einschluss der vom Staate betriebenen Privatbahnen 8 210 km.

Die blosse Aufstellung eines wenn auch noch so interessanten Rechenexempels genügt in wirthschaftlichen Dingen nicht. Der Autor wäre verpflichtet gewesen, uns seine Ansichten über den nunmehr einzuschlagenden Weg nicht vorzuenthalten. Seine Position ist zwar durch Vermeidung dieser beiden Momente eine festere, schwerer angreifbare geworden, er darf aber auch bis nun weiter kein Verdienst beanspruchen als dieses: das Passivum der staatlichen Eisenbahnpolitik festgestellt zu haben. Dass ihm dies gelang, ist allerdings bei dem Mangel an Quellen, welche der Autor — namentlich hinsichtlich der ersten Periode — zum Theil neu erschliessen musste, ein schönes und verdienstvolles Stück Arbeit. v. L.

Verschiedenes.

Elektrische Strassenbahn in Königsberg.

Der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft ist von der Stadt Königsberg bei der stattgehabten Submission die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Strassenbahn Pillauer Bahnhof-Augustastrasse (Vorstadt Sackheim) übertragen worden. Es ist eine interessante Neuerung, dass die Stadt Königsberg, welche bekanntlich ein Elektrizitätswerk besitzt und betreibt, nunmehr auch im Anschluss an das Elektrizitätswerk selbst eine elektrische Strassenbahn baut und in Betrieb nimmt. Die einzurichtende Strecke hat eine Geleislänge von 6 km, sie wird zweigeleisig ausgeführt und das System ist das der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft mit oberirdischer Stromzuführung. Der Verkehr soll durch 8 Motorwagen, welche je 1 Elektromotor erhalten, bewerkstelligt werden. Das oberirdische Leitungsnetz wird von eisernen Gittermasten, welche ihres gefälligeren Aeussern halber häufig den Rohrmasten vorgezogen werden, getragen. Auch in Königsberg wie in vielen anderen Städten, welche sich zur Einführung elektrischen Betriebes entschliessen, ist hierzu der Umstand mit Veranlassung, dass die Trasse der Bahn über hügliges Terrain führt, welche Schwierigkeit bekanntlich von den elektrischen Motorwagen am leichtesten und billigsten überwunden wird. Die Stromlieferung für die Bahn erfolgt, wie oben gesagt, aus dem Elektrizitätswerk der Stadt Königsberg, welches zu diesem Zwecke um eine von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft herzustellende Dampf-Dynamomaschine von 125 Pferdekräften verstärkt wird.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Regierungsrath Wilke, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Hamburg, ist am 2. d. Mts bei Pontresina, wo er mit seiner Gattin Erholung suchte, bei einer Bergbesteigung verunglückt. Beim Abstieg von einer Felsspitze, die er, wohl in Ueberschätzung der eigenen Kräfte und Unterschätzung der damit verbundenen Gefahren, allein, ohne Führer, erklommen hatte, ist er von der steilen, durch Regen schlüpfrig gewordenen Felswand abgeglitten und in die Tiefe gestürzt. Nach dem Leichenbefund muss er auf der Stelle den Tod gefunden haben. Der Verunglückte, der im besten Mannesalter stand, hinterlässt eine trauernde Wittwe und vier unerwachsene Kinder. Die grosse persönliche Liebenswürdigkeit und Tüchtigkeit, die ihn als Mensch und Beamten auszeichneten, sichern ihm bei allen, die mit ihm in Berührung gekommen sind, namentlich auch in Fachkreisen, ein ehrendes Andenken. Bei der bevorstehenden Neuordnung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung sollte seine Tüchtigkeit durch seine Berufung als Ober-Regierungsrath an die Königliche Eisenbahndirektion Altona Anerkennung finden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 2. d. Mts. verstarb plötzlich zu Pontresina infolge eines Unfalls

der Königliche Regierungsrath

Herr Wilke,

Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Hamburg.

Ausgezeichnet durch hohe Geistesgaben, unermüdliche Pflichttreue und grosse wahrhaft von Herzen kommende Liebenswürdigkeit, ist der Verewigte jäh aus einer Laufbahn gerissen worden, die von reichen Erfolgen gekrönt war und ihm noch höhere Ziele eröffnet hätte.

Tieferschüttert durch den schweren Verlust werden wir das Andenken des Verewigten dauernd hoch in Ehren halten.

Altona, den 4. September 1894 (2244)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

Soeben erhalten wir die erschütternde Nachricht, dass am 2. September in Pontresina unser hochverehrter Betriebsdirektor,

der Königliche Regierungsrath

Herr Eugen Wilke,

plötzlich verschieden ist. Von tiefem Schmerz und Trauer erfüllt beklagen wir den Verlust dieses ausgezeichneten Mannes und liebenswürdigen Vorgesetzten. Sein Andenken werden wir allezeit in hohen Ehren halten.

Hamburg, den 4. September 1894. (2245J)

Die Mitglieder des Eisenbahn-Betriebsamts.

2. Güterverkehr.

Vom 15. September d. J. an wird die Station Brokstreek der Oldenburgischen Staatseisenbahn in den direkten Güterverkehr in Wagenladungen mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) etc. — Tarif vom 1. August 1891 — einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (2246B)

Oldenburg, den 31. August 1894.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 15. September d. J. ab wird die Station Brokstreek in den vom 1. Oktober 1888 ab gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (2247B)

Oldenburg, den 31. August 1894.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. September d. J. treten im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Mocker i/Westpr. einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft.

Dieselben sind bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 31. August 1894. (2248)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif Nr. 6 für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben) auf den Verkehr mit den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn ausgedehnt.

Der Frachtberechnung werden die um einen Zuschlag von je 6 km zu erhöhenden, im Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarif enthaltenen Entfernungen zu Grunde gelegt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 3. September 1894. (2249)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Mit Einführung des vom 1. November d. J. ab gültigen Nachtrags VII zum Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarif werden die für den Verkehr mit den Stationen Bönningstedt, Ellerau, Kaltenkirchen, Quickborn, Schnelsen und Ulzburg der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn bestehenden Kilometerentfernungen durchweg um 6 km erhöht.

Vom gleichen Tage ab hat die Frachtberechnung für den Verkehr zwischen den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Altona und der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn andererseits für Gesammtentfernungen bis einschlieslich 100 km nicht mehr auf Grund der auf den Seiten 189—192 des Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarifs aufgeführten besonderen Kilometer-Tarif-

tabelle, sondern unter Zugrundelegung der Frachtsätze der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle zu erfolgen.

Die im Verbandstarif vorgesehenen Ausnahmetarife Nr. 4 für Wegebaumaterialien, Nr. 5 für Staubkalk, Nr. 5a für Düngekalk und Nr. 6a für Kainit werden vom 1. November d. J. ab auf den Verkehr mit den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn ausgedehnt.

Bis zum Erscheinen des Nachtrags VII ertheilt über die Höhe der Frachtsätze etc. das diesseitige Tarifbüreau nähere Auskunft.

Altona, den 3. September 1894. (2250)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20. August/1. September d. J. tritt für den Getreideverkehr von Russland über Mlawa-Illowo nach Station Danzig lege Thor ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält gegen den bisherigen Tarif sowohl geringe Frachterhöhungen, als auch geringe Frachtermässigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1./13. Oktober d. J. ab, bis dahin bleiben die jetzigen Frachtsätze in Kraft.

Druckexemplare des neuen Tarifs sind demnächst bei uns, sowie bei der Fahrkarten-Ausgabestelle Danzig lege Thor käuflich zu haben.

Danzig, am 1. September 1894. (2251J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Der Getreide-Ausnahmetarif, Theil III, Tarifheft Nr. 3 vom 1. Oktober 1889 bleibt noch bis einschliesslich 31. Oktober 1894 in Geltung. Ausgeschlossen von dieser Gültigkeitsverlängerung sind jedoch die auf Seite 4—23 des Nachtrags III unter Abschnitt II und auf Seite 3 des Nachtrags IV unter Abschnitt II B enthaltenen Frachtsätze, welche bereits am 1. August 1894 definitiv aufgehoben worden sind. Ebenso treten die auf Seite 5 und 7—10 des Nachtrags IV enthaltenen Ergänzungen der Einlagerungsbestimmungen bezw. der Einlagerungstabelle, soweit sie die Zulassung der Einlagerung in Worms betreffen, mit 31. August 1894 gänzlich ausser Kraft.

München, den 1. September 1894. (2252)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. September l. J. wird für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Ladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Mannheim nach Basel, Station der Schweiz. Centralbahn, mit Bestimmung nach gewissen Stationen der Mittel- und Westschweiz ein ermässigter Frachtsatz von 70 ₰ für 100 kg eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterverwaltung in Mannheim und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 1. Sept. 1894. (2253)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im I. Nachtrag zum Heft 5 des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Badisch-Pfälzischen Verkehr vom 1. Januar 1891 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Beförderung von Thieren in Wagenladungen von Würzburg nach gewissen Pfälzischen Stationen treten am 15. Oktober l. J. ausser Kraft und finden von diesem Zeitpunkte ab die allgemeinen Frachtsätze des Badisch-Pfälzischen Thier- etc. Tarifes Anwendung.

Karlsruhe, den 1. Sept. 1894. (2254)
Namens des Verbandes:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 17. September d. J. treten direkte Frachtsätze für die Verkehrsstelle Zschaitz in Kraft, die durch die betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Dresden, den 1. September 1894. (2255)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 71. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. September 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 17 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel. (Fortsetzung.)

Aus dem Deutschen Reich:
Verspätungen im Juli d. J.
Begleitschein-Transportfristen.
Vorarbeiten.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Paulinenaue-Neuruppiner E.
Wismar-Karower Eisenbahn.
Randower Kleinbahn Stolzenburg-Stettin.
Petroleum-Ausnahmetarif.
Strassenbahnen.
Schifffahrtskanal von Dortmund nach den Emshäfen.

Bücherschau:
Karl Hecht, Hand- und Hilfsbuch zum Abstecken von Eisenbahn- und Strassenkurven.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Strecken.
3. Eröffnungen von Stationen.
4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
5. Güterverkehr.
6. Personen- und Güterverkehr.
7. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

(Fortsetzung aus Nr. 69.)

11. Neuere Ausführungsformen für Brustschilde.

Die zahlreichen Vorschläge für städtische Untergrundbahnen haben eine Reihe von Ausführungsarten neuer Brustschilde gezeitigt, die in der einen oder anderen Beziehung Bemerkenswerthes genug bieten, um hier einer näheren Erörterung unterzogen zu werden. In erster Linie sollen hierbei von Deutschen ausgegangene Anregungen berücksichtigt werden.

Für die seitens der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin für die Hauptstadt des Deutschen Reiches in Aussicht genommenen Tiefbahnen, deren Herstellung zum grössten Theil wird im schwimmenden Gebirge zu erfolgen haben, sind vom Eisenbahndirektor Mackensen, derzeitigem Baudirektor der Anatolischen Eisenbahnen, mehrere Ausführungsformen solcher Vortriebsapparate erwogen worden, deren Durchbildung mit Rücksicht darauf, dass man an verschiedenen Stellen mit verschiedenartigen Gebirgsverhältnissen zu rechnen haben würde, in mehreren Punkten abweicht.

Eine dieser Ausführungsformen ist zwar schon in Nr. 7 S. 65 u. f. des Jahrgangs 1892 d. Ztg. ausführlicher besprochen worden, ein kurzes Eingehen auch auf diese Form erscheint indessen im Interesse des Zusammenhanges trotzdem geboten.

Dieser Schild kann als eine weitere Ausbildung bereits besprochener Brustschilde, beispielsweise des beim St. Clairtunnel verwendeten angesehen werden. In der üblichen Weise ist in den cylindrischen — gegebenenfalls eiförmigen — Trommelmantel, der mit seinem hinteren Ende die Tunnelröhre umspannt, ein Diaphragma luftdicht eingespannt, in dem die Cylinder der Druckwasserpressen festen Halt finden. In dem davor befindlichen Arbeitsraum, in welchem rings am Umfang die Cylinder der Druckwasserpressen zu sehen sind, befinden sich eine Anzahl durch waagerechte und senkrechte Wände gebildete Arbeitskammern oder Zellen. Freilich ist in Anbetracht des zu durchfahrenden Gebirges zunächst nicht angenommen, dass der Arbeitsraum und die Zellen für Personen zugänglich zu sein brauchen; man kann sie indessen danach einrichten. Sie sollen aber stets mit Druckluft gefüllt sein, um die Berge oder das Wasser zurückzudämmen. Für die Beseitigung der Berge sind Sandpumpen oder andere mechanische Beförderungsmittel in Aussicht genommen. Ein wesentlicher Unterschied gegenüber dem St. Clairschilde besteht nun darin, dass die Zellen, auf die das Material nach dem Böschungswinkel einfallen und dann in den Arbeitsraum hinabstürzen wird, wieder einen Schild im Schilde bilden. Die Zellen sind von einem Blechring umschlossen und zusammengefasst, der sich in dem Aussenschild wie ein Kolben verschieben lässt. Diese Verschiebung ist einer besonderen zweiten Reihe von Pressen übertragen, deren Cylinder ebenso wie die der Haupt-

pressen fest im Diaphragma liegen, mit dem Unterschiede, dass die Kolben nicht nach rückwärts, sondern nach vorwärts gekehrt sind, um hier den kolbenartigen Zellenkörper zu fassen. Wird der letztere vorgeschoben, so überträgt sich der Druck der zweiten Reihe von Pressen vermittelst des Diaphragmas auf die Hauptpressen und durch diese auf die fertige Tunnelstirn. Durch die Anordnung des doppelten Schildes wird bezweckt, die Gefahr des Nachsackens seitlichen Erdreichs zu vermindern.

Die Kolben der Hauptpressen greifen nicht mit einseitig ausladenden Schultern oder mit segmentförmigen Unterlagsstücken — wie früher anderweit erläutert — gegen die Tunnelstirn; es ist vielmehr eine volle verschiebliche kreisförmige Wand als gemeinsames Widerlager für alle Pressen durch den Schild gelegt, die sich beim Vorschub des Schildes gegen den letzten Tunnelring legt. Diese Wand muss nach jedem Vorschub von den in die Cylinder zurückkehrenden Kolben wieder mit vorgenommen werden, mit den Kolbenhäuptern daher in geeigneter Weise verbunden sein. Die Anordnung der vollen Wand hat nun den eigentlichen Zweck, hinter dem Diaphragma noch eine Luftkammer herzustellen, die nach hinten durch eben diese Wand begrenzt wird, wenn die letztere fest an der Tunnelstirn ruht. Diese hintere Luftkammer soll mit Pressluft gefüllt sein, wenn die Hauptpressen in Thätigkeit kommen, um den Rückdruck der in der Arbeitskammer befindlichen Druckluft zum Theil oder ganz aufzuheben und so den Vorschub zu befördern.

Um beabsichtigte Richtungsänderungen des Schildes welche auch hier in der bekannten Weise durch ungleiches Anziehen der Pressen bewirkt werden, zu unterstützen, ist eine besondere neue Einrichtung getroffen. Der Aussen- (Haupt-) Schild ist zweitheilig gemacht; der vordere Theil ist gegen den hinteren beweglich eingerichtet; die Flanschen, welche beide Theile verbinden, liegen in einer Kugelfläche, deren Mittelpunkt weiter zurück in der Tunnelachse liegt. Die einander berührenden Flächen der Flanschen sind abgedreht, um eine allseitige Beweglichkeit des vorderen Theiles — den man, wenn der Ausdruck erlaubt ist, als eine Art Rüssel des hinteren ansehen könnte — zu erzielen. In dem beweglichen vorderen Theil liegt nun der innere Zellenschild, der sich also bei einer Richtungsänderung mit drehen muss. Um die Drehung des vorderen Schildabschnittes und des inneren Zellenschildes zu dirigiren, ist in der Längsachse des Brustschildes eine sich mittelst Kugelgelenks im Mittelpunkt der abgedrehten Kugelfläche drehbare Welle gestreckt, die nach hinten soweit in den Tunnelraum verlängert ist, dass durch Einrichtungen, die in die Tunnelröhre selbst eingebaut sind, auf das hintere Ende der Welle nach jeder beliebigen Richtung ein Druck ausgeübt werden kann, wie er der beabsichtigten Drehung des vorderen Schildtheils entspricht. Aus den Verhältnissen folgt ohne weiteres, dass die Welle sowohl durch die Mitte des Zellenschildes, als auch durch die Rückwand der hinteren Luftkammer, an welcher die Häupter der Presskolben liegen, lose so hindurchgesteckt ist, dass eine von der Lage der Welle unabhängige Längsbewegung dieser Theile gesichert ist. In der bezeichneten Rückwand bedarf es einer dicht zu haltenden Stopfbüchsenführung, die auch geringe Seitenbewegungen ausführen kann. Richtungsänderungen erfolgen nun in solcher Weise, dass zunächst die Verschraubung der nach der Kugelfläche geformten Flanschen, die gewöhnlich fest angezogen ist, gelöst, sodann die Längswelle entsprechend gedreht, die Verschraubung sodann wieder befestigt und endlich durch einseitiges Anspannen der Hauptpressen die Richtungsänderung vollendet wird.

Auf die Länge des Vortriebsapparates ist die Frage, wie das Diaphragma zu dem von den Flanschen gebildeten Gelenk liegen, mit anderen Worten, ob es im vorderen oder hinteren Theil des Schildes angelegt werden soll, von Einfluss. Wird es in den hinteren Theil gelegt, so kann man den Mittelpunkt der Kugelfläche, in dem sich die Längswelle dreht, im Diaphragma selbst annehmen und sich hier die Welle drehen lassen. Man bekommt in dem Falle eine kurze Hinterkammer und einen kurzen Brustschild. Legt man das Diaphragma in den vorderen Theil, so muss man für das im Mittelpunkt der Kugel anzuordnende Lager der Welle noch ein besonderes festes Armkreuz einspannen. Die letztere Anordnung ist weniger einfach; der Brustschild wird länger, weil die Hinterkammer länger wird; das Drehen wird schwieriger. Je nach den Umständen wird auf eine leichte Verdrehbarkeit der Presscylinder im Diaphragma gerücksichtigt werden müssen.

Eine andere Ausführungsform des Mackensen'schen Schildes besteht in folgendem.

Der innere „Schild im Schilde" hat nicht, wie bei der ersten Form, rechteckige, sondern kreisförmige Zellen, etwa eine in der Mitte und sechs rings um diese herum. Die Zwickel zwischen diesen Zellen sind tunnelseitig mit ebenen Platten geschlossen, ortseitig dagegen mit pflugschaarartigen Flächen besetzt, welche das Eindringen des inneren Schildes in das Gebirge beim Vorschub erleichtern. In die Cylinderzellen sind flache $^5/_4$ gängige cylindrische Schrauben eingesetzt, die also in der Ansichtsfläche den ganzen Zellenraum füllen. Diese Schrauben können in der L ä n g s r i c h t u n g der Zellen nicht verschoben, aber von hindurchgesteckten Wellen, etwa mittelst Feder und Nuth, in Umdrehung gesetzt werden. Diese Schrauben haben einerseits den Zweck, das unzeitige Einstürzen des Gebirges in die Arbeitskammer zu verhindern und dem vor dem Brustschilde anstehenden Gebirge unter allen Umständen einen sicheren Halt zu bieten. Andererseits sollen sie dazu dienen, den Boden in bestimmter Menge, dem Vorschub des Brustschildes in das Gebirge entsprechend, aus dem Brustschild in die Arbeitskammer zu befördern. Die Wellen, durch welche die Schrauben gedreht werden, treten nun vorn durch die Cylinderschrauben hindurch und tragen an ihrem Vorderende noch Kegelschrauben, die dazu bestimmt sind, das Gebirge vor Ort nach Bedarf zu lösen. Um mit denselben nöthigenfalls auch vorbohren zu können, endigen die Wellen hinten mittelst Kolben in Druckwasserpressen, durch die eine Vor- und Rückwärtsbewegung der kegelförmigen Schrauben bewirkt werden kann. An dieser Bewegung nimmt die cylindrische Schraube, die nur lose auf der Welle angebracht ist, nicht theil.

Abgesehen von den angeführten Merkmalen ist die Einrichtung des Brustschildes die gleiche wie im ersten Falle.

Bei einer dritten Ausführungsform des Schildes hat Mackensen den inneren Zellenschild sammt Zellen ganz fallen lassen und sich auf den Hauptschild beschränkt. Der letztere ist, und dieses bildet das wesentliche Merkmal des dritten Apparates, nach der Böschungsebene des Gebirges schief abgeschnitten; demnach tritt er im Scheitel weit vor und die Schneide bildet eine in der Böschungsebene liegende Ellipse. Der Mantel der Schildtrommel besteht auch hier aus zwei mit einer Kugelfläche gelenkig verbundenen Theilen, die ebenso wie in den besprochenen Fällen behandelt werden. Ebenso ist auch die hintere Hilfskammer beibehalten worden. Die Brust des Gebirges in der vorderen Arbeitskammer ist vollkommen offen und dies erscheint als ein bedeutender Vorzug des Apparates, der um so mehr ins Gewicht fällt, als in dem Berliner Untergrunde auf ein starkes Entweichen von Pressluft ohnehin nicht gerechnet wird. Die Beseitigung von Hindernissen, wie alten Rostpfählen, die sich beim Vortrieb finden sollten, ist bei der letztbezeichneten Ausführungsform des Vortriebsappartes am wirksamsten durchzuführen. Von dem letzten Apparate befindet sich in den Räumen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin ein vorzüglich gearbeitetes Modell von etwa 1 m Höhe.

Ausser der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft haben sich auch andere mit Entwürfen für ein Berliner Tiefbahnnetz befasst, so der Ingenieurhauptmann Immeckenberg. Auch dieser hat einen Vortriebsapparat angegeben. Er will an der vorderen Kante des Schildmantels eine als Schrämwerkzeug

ausgebildete Bohrscheibe rotiren lassen, die einen schmalen sektorartigen Ausschnitt hat, mit dessen hinterer zugeschärfter Kante die Berge im Kreise abgeschält werden sollen. Die Scheibe wird mittelst einer starken achsialen Welle gedreht, die in einer mittelst Armkreuzes im Schildmantel festgelegten vorderen und einer durch Spannketten im fertigen Tunnel festgehaltenen hinteren Buchse läuft. Durch Verlängerung oder Verkürzung der Spannketten kann man diese hintere Buchse gegen die Tunnelmitte etwas verstellen. Hierdurch soll eine Schrägstellung der Welle und somit der Schrämscheibe bewirkt werden. Auf derselben Welle befinden sich vor der Bohrscheibe Vorschrämflügel in Gestalt einer Kegelschraube, die das Gebirge kräftig auflockern sollen.

Die Schrämscheibe nimmt einen sektorenartigen Schieber mit, der für gewöhnlich die in der Scheibe befindliche Ausschüttöffnung frei lässt, bei einem Durchbruch schwimmenden Gebirges aber über die Oeffnung geschoben wird, indem er durch eine Reibungskuppelung mit der vorderen Buchse, also dem festen Theil der Maschine verbunden und durch Bremsung so lange festgehalten wird, bis die Oeffnung geschlossen ist.

Der Vorschub des Schildes erfolgt in der gewöhnlichen Weise mittelst Druckwasserpressen; die geförderten Berge sollen durch ein Paternosterwerk aus dem Tunnel entfernt werden.

Auf den ersten Blick ist ersichtlich, dass der Immeckenberg'sche Apparat für schwimmendes Gebirge der unter Berlin anstehenden Art, wofür er bestimmt sein soll, ungeeignet ist. Ganz verfehlt ist die Auffassung, dass es möglich sei, durch zeitweises Schliessen der in der Schrämscheibe befindlichen Ausschüttöffnung die Wasser zurückzuhalten.

Vering hat 1885 ein Patent auf einen Vortriebsapparat erhalten, an den die späteren Mackensen'schen Apparate mit Doppelschild stark erinnern. Vering schliesst die Brust des Gebirges wasserdicht ab. Sein Apparat setzt wie alle anderen den bekannten äusseren Schildmantel mit seiner vorderen Schneide voraus, der in üblicher Weise mittelst Druckwasserpressen absatzweise vorgeschoben wird. In diesem Mantel kann ein Kolben vorgeschoben werden, der den ganzen Raum der Trommelstirn in Anspruch nimmt und eine mit zugeschärftem Rande ausgestattete schüsselartige Auffangefläche bildet, die das Gebirge abfängt. An die den Kolben darstellende volle schüsselartige Platte setzt sich, gewissermaassen als Kolbenstange, ein centraler Rohrstutzen von so geräumigem Durchmesser, dass er nach Bedarf als Pressluftkammer dienen kann; im hinteren Theil enthält er als zweite Luftkammer eine Luftschleuse. Die Anwendung von Druckluft wird in Fällen erforderlich, wo in der Kolbenfläche Oeffnungen freigelegt werden müssen, wenn beispielsweise Hindernisse, die sich im Gebirge finden, zu zertrümmern sind. Die Möglichkeit, unter Luftdruck arbeiten zu können, kommt überhaupt beim Betriebe sehr zu statten; so kann auch die Förderung der Berge mittelst des ausgehenden Luftstromes bewirkt werden.

Ein in der Mitte des Schildes befestigtes Diaphragma begrenzt den Hub des Kolbens und ist nach rückwärts zur Führung für den die Luftkammer enthaltenden Cylinder als Stopfbüchse ausgebildet. Um den Kolben im Schildmantel vorzubewegen, kann man je nach den Umständen Druckwasser oder Druckluft vor das Diaphragma führen, in dem Diaphragma Pressen anordnen oder sonstige Mittel vorsehen. Die Stopfbüchse greift mit dem darin gleitenden Cylinder eine Strecke weit in den fertigen Tunnelraum zurück. Im letzteren sind nun oben und unten, sowie rechts und links Fahrschienen angebracht und auf diesen vier Fahrschienen kann die als Stopfbüchse bezeichnete Führung mittelst daran angebrachter vorderer und hinterer Laufrollen vor- und zurückbewegt werden. Somit ist der ganze Schild in der Tunnelröhre zwangläufig geführt, dergestalt, dass zufällige Abweichungen von der Richtung des Vortriebs ausgeschlossen sind. Um indessen beabsichtigten Richtungsänderungen Rechnung zu tragen, sind die am hinteren Theil des Stopfbüchsencylinders angebrachten Rollen in radialer Richtung etwas verschiebbar.

Vering denkt sich den Betrieb so, dass in steter Wiederholung zunächst der äussere Schildmantel vorgepresst wird, während der Kolben — unter Verminderung des auf ihn ausgeübten Druckes — in seiner Stellung verharrt oder gar eine rückläufige Bewegung macht, um, soweit erforderlich, für den von der Trommel verdrängten Boden Raum zu schaffen, — dass sodann bei Ruhestellung des Mantels der Kolben, nachdem hinter diesem der erforderliche Druck hergestellt ist, vorgepresst wird, wobei der Boden durch den von dem Kolben ausgeübten Druck verdrängt oder aus dem durch das frühere relative Zurückbleiben des Kolbens gebildeten Raum in irgend einer Weise durch den Tunnelraum gefördert wird. Der beschriebene Vorgang soll sich beim Einbauen eines jeden aus Segmenten gebildeten Tunnelringes ein- oder mehrere Male wiederholen.

Vering glaubt also mit diesem Apparat unter Umständen, wenn er beispielsweise unter der Flusssohle arbeitet, imstande zu sein, die Berge einfach bei Seite zu schieben, wobei er sie allerdings durch Zuführung von Druckwasser oder Druckluft auflockern will. Da dies aber nicht immer angängig sein möchte — und dieser Zweifel ist sicherlich in hohem Grade gerechtfertigt — will Vering gegebenenfalls die Berge durch Spülrohre, rotirende Messer u. dergl., die er durch die Kolbenfläche hindurch in das Gebirge vorführen will, lösen und dann in den Tunnelraum fördern. Etwa vorkommende Hindernisse sollen durch Bohrer zertrümmert werden.

Vering nimmt auf eine sorgfältige Spülung der aufeinander gleitenden Flächen des Kolbens und der Schildtrommel durch Druckwasser Bedacht.

In weiteren Vortriebsapparaten findet das Motiv des Wasserverschlusses Anwendung, wie es bereits bei Besprechung des Hudson- und Merseytunnels Erwähnung gefunden hat.

In Amerika hat Taskin das Prinzip in der nebenstehend skizzirten einfachen Weise verkörpert, welche an die beim Merseytunnel durch Baker getroffene Einrichtung sehr lebhaft erinnert.

Hinter dem Diaphragma *A* ist eine Schürze *B* aufgehängt, die in das Gefäss *C* taucht, welches durch eine schräg nach rückwärts aufsteigende Wand gebildet wird. Die Oberkante dieser Wand muss höher liegen, als die Unterkante der Schürze. Die in der Trommel befindliche Druckluft bietet ein Mittel, die Oberfläche der im Gefässe *C* befindlichen schwimmenden Berge stets in gleicher Höhe zu erhalten. Wenn im festeren Gebirge gearbeitet wird, sollen die Bergleute innerhalb des Gefässes *C* arbeiten und die Berge etwa durch Arbeitsthüren, welche sich im Diaphragma *A* befinden, abgraben. Wenn dann ein plötzlicher Einbruch schwimmenden Materials eintreten sollte, so hätten die Bergleute nach Taskin's Annahme immer die Möglichkeit, wenigstens ihre Köpfe oberhalb des Oberflächenspiegels zu bringen. Im oberen Theil des Diaphragmas und der Schürze sind hinter einanderliegende Oeffnungen zum Hindurchführen von Vorrichtungen, die zum Lösen der Berge geeignet sind, vorgesehen. Schwimmender Boden soll durch eine endlose Eimerkette oder dergl. aus dem Gefäss *A* geschöpft und fortgeführt werden.

Eine besondere Ausbildung des vorstehend angegebenen Gedankens mit Rücksicht auf die Berliner Verhältnisse ist durch Hoech vorgenommen worden. Hoech will die schwimmenden Berge über waagerechte Kanten wie über Wehrrücken nach rückwärts in Behälter abfliessen lassen und zwar immer genau in solcher Menge, wie jedem Vorschub entspricht, damit

zuletzt nur soviel Material gefördert ist, wie die Tunnelröhre Raum ausfüllt. Für dasjenige Gebirge, welches von der Seite mit einfällt, würde also ein gleicher Betrag wieder zur Seite zurückgedrängt werden müssen.

Vorn im Schildmantel sind neben- oder übereinander mehrere nach rückwärts und aufwärts gerichtete, leicht nach hinten gekrümmte Schaufelbleche eingesetzt, die sich bei jedem Vorschub des Schildes mit ihren unteren Kanten in das Gebirge hineingraben, welches dann über die hinten befindliche obere Kante der Bleche in die Messkammern abfliesst, welche an die Schaufeln dicht herangerückt sind. Alle diese Gefässe liegen mit ihrer Rückwand im Diaphragma, gegen das sich in üblicher Weise die Druckwasserpressen setzen. Das Diaphragma ist von Luftkammern durchbrochen, die als Röhren von ausreichender Geräumigkeit durch die einzelnen Messkammern dringen und die obere Kante der aufsteigenden Schaufelbleche, deren Ueberlauf naturgemäss rechts und links von der Luftkammer verlegt ist, in den Arbeitsbereich rücken. Damit nicht der Fall eintrete, dass auch Berge in die Luftkammer selbst einfliessen, ist der Ueberfallrand an den Seiten etwas tiefer gelegt. Am hinteren Ende der Arbeitskammern befinden sich die Luftschleusen, welche den Zugang zur Arbeitsstelle vermitteln. Die diese Lufträume, Arbeitskammern und Schleusen aufnehmenden Röhren treten durch das Diaphragma nach hinten als Stutzen hervor.

Ueber den Schaufeln hängen Schürzen in Gestalt von kurzen nach rückwärts zurückgebogenen Gegenschaufeln, deren jede sich mit der darüber befindlichen aufsteigenden Schaufel zu einer waagerechten pflugscharartigen Fläche vereinigt. Die Unterkanten der Gegenschaufeln tauchen so tief in die vor den Schaufeln befindlichen mit Bergen gefüllten Räume ein, dass sie sich unter der vom Ueberfallrande gebildeten Waagerechten befinden. Um den Oberflächenspiegel stets in genau gleicher Höhe zu erhalten, lässt Hoech Schwimmkugeln auf den waagerecht anstehenden Flächen des Ausbruchs spielen. Wenn etwa zu starker Luftdruck eintreten sollte, der den Oberflächenspiegel hinabdrücken würde, werden durch die mit der Oberfläche hinabsinkenden Kugeln Luftventile geöffnet, die in den hinteren Tunnelraum abblasen. Falls andererseits die in den Schaufeln befindlichen Berge zu hoch steigen sollten, wird die Pressluft verstärkt.

Der Betrieb ist nun so gedacht, dass sich in jeder Arbeitskammer dicht am Ueberfallrande ein Arbeiter aufstellt, der für das richtige Verhältniss von Boden und Wasser in den Schaufelräumen zu sorgen, die Förderung zu bewirken und etwaige Hindernisse im Boden zu zertrümmern hat. Er hat einen Messbehälter zur Rechten und einen zur Linken, lässt sie nacheinander volllaufen und legt im geeigneten Augenblicke vor die Ueberläufe Schieber. Hernach werden die Berge durch die Pressluft in den hinteren Tunnelraum abgeblasen. Im Falle eines Einbruchs aber tritt der Arbeiter von seinem Platze zurück und kann sich dadurch in Sicherheit bringen, dass er eine in die Luftkammer eingebaute aufrechte Klappe, die an der Sohle der Luftkammer ihre Drehachse hat und sich für gewöhnlich gegen die Schaufeln lehnt, hinter sich zuwirft; er schliesst sich hierdurch in die Luftkammer ein und ist ausser Gefahr.

So sinnreich der Hoech'sche Apparat eingerichtet ist, so muss doch fraglich erscheinen, ob er seinen Zweck in der beabsichtigten vollkommenen Weise erreichen würde. Es darf die unliebsame Erscheinung, dass ein allmähliches Verdrehen der Brustschilde beim Vortrieb unvermeidlich ist, nicht ausser Acht gelassen werden. Die Regelung des Ueberlaufs wird hierdurch sehr erschwert.

Die angeführten Vorschläge sind insofern recht lehrreich, als sie zeigen, auf wie verschiedene Weise man meint, der Natur des schwimmenden Gebirges Rechnung tragen zu können. Wenn man an dem früher über die Natur des schwimmenden Gebirges Gesagten festhält und sich auf die bisherigen Erfahrungen stützt, kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass bei den in Vorschlag gebrachten Apparaten in einigen Punkten mehr Gewicht auf die theoretische als auf die praktische Seite gelegt ist. Immerhin zeugen die getroffenen Anordnungen von grossem erfinderischen Scharfsinn.

Zum Schluss möge noch ein Vorschlag für den Ausbau eines Tunnels Erwähnung finden, der das Eigenartige hat, dass ein rechteckiges Profil mit Hilfe eines Vollschildes abgebaut werden sollte. Es handelt sich um die mehrfach erwähnten Newyorker Untergrundbahnen, von denen in Nr. 45 S. 421 und in Nr. 53 S. 494 d. Ztg. bereits gesprochen ist. Während es sich bisher um die Anordnung aller vier Geleise dieser Bahnen in einerlei Höhe handelte, haben Parsons und auch Reno, letzterer als eine Variante vorgeschlagen, die Geleise paarweise übereinander anzuordnen, so dass der Tunnel ein quadratisches Profil von 6,7 m Lichtweite erhalten würde, welches durch ein Mittellinienkreuz in Gestalt einer senkrechten und einer waagerechten Tragewand in vier kleinere Gevierte getheilt ist. Parsons will den Tunnel von oben in Theilen abteufen, Reno dagegen einen viereckig geschlossenen Schild benutzen, dessen Form sich der in Gusseisen herzustellenden Tunnelleibung scharf anpasst. Die letztere wird an jeder Seite durch die Zwischenwände, welche geeignete Stütz- und Auflagerpunkte für die Auskleidung bilden, nach waagerechten Linien halbirt und man erhält so acht völlig gleiche lang durchlaufende Flächen, welche paarweise an jeder Seite das Gebirge abfangen. Jede dieser durchlaufenden Lamellen besteht aus „Mann an Mann" liegenden Platten in Gestalt 60 cm breiter gegossener Kastenträger, welche zwischen den Stützpunkten mit rückenartiger Wölbung am Erdreich liegen. Hierdurch erhält das Profil eine etwa vierpassartige Form, der der anzuwendende Brustschild genau entsprechen muss. Der Vorschub des Schildes soll jedesmal 60 cm betragen; nach jedem Vorgange soll an jeder der acht Profillamellen eine Gusseisenplatte eingezogen werden, die dann mit den bereits fertigen Theilen gehörig verbolzt und an den Auflagerstellen gehörig befestigt wird. Die äussere Tunnelleibung soll durch einen Ueberzug von gewaltsam eingetriebenem Mörtel gegen Verrosten geschützt werden, der gleichzeitig den Zweck hat, Lockerungen im Erdreich zu beseitigen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten:

a) die 26,217 km lange Strecke Kaposvár-Mocsolád der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, welche am 23. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist,

b) die 12,578 km lange Strecke Plan-Tachau der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, welche Ende September dieses Jahres und

c) die 4,021 km lange Strecke Ebertsheim-Hettenleidelheim der Pfälzischen Eisenbahnen, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2752 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2753 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2756 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen auf Auslegung der Bestim-

mung in § 12 Abs. 3, Schlusssatz des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 2761 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf deklaratorischen Beschluss (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen im Monat Juli d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juli d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 766,88 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 173 Schnellzüge, 1 592 Personenzüge und 168 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2 933. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 16 265 434 Zugkm bezw. 340 743 714 Achskm gegen 15 624 492 Zugkm und 314 658 372 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 729 738 Zugkm und 323 552 168 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1 032 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1 901 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1 095 im Vormonat und 1 989 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 117 und auf 1 Million Achskilometer 6, mithin auf 1 Million Zugkilometer 9 = 7 v. H. weniger als im Monat Juli des Vorjahres und 47 = 67 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer ebenso viele wie im Monat Juli des Vorjahres und 3 = 100 v. H. mehr als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1 137 Anschlüsse versäumt (gegen 1 564 in demselben Monat des Vorjahres und 735 im Vormonat).

Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Altdamm-Colberger Bahn, die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt und diejenigen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., die Weimar-Geraer Bahn und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt an die ungünstigsten Stellen.

Begleitschein-Transportfristen.

Das Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft ist auf die, an den Provinzial-Steuerdirektor für Berlin und die Provinz Brandenburg gerichtete Eingabe (vom 5. Dezember 1893) wegen Gewährung längerer Begleitscheinfristen durch das Berliner Haupt-Steueramt für ausländische Gegenstände, ablehnend beschieden worden. In der Begründung wurde ausgeführt, es werde in Fällen, in denen die reglementsmässige Eisenbahn-Lieferfrist nicht genüge, auf jedesmaligen Antrag eine Erweiterung der Frist gewährt.

Das Aeltestenkollegium ist gegen diesen Bescheid nochmals vorstellig geworden und hat hierbei darauf hingewiesen, dass nach den angestellten Ermittelungen in anderen Preussischen Provinzen weit längere Fristen bewilligt würden, und dass sehr oft der Aussteller des Begleitscheins und der eigentliche (Frachtbrief-) Absender verschiedene Personen seien, deren eine oder andere die Versanddispositionen bezw. die Fristen, innerhalb welcher die Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte zu erwarten sei, vielfach gar nicht kenne.

Der Provinzial-Steuerdirektor hat nunmehr unter dem 28. Juli d. J. dem Aeltestenkollegium mitgetheilt, dass das Königliche Haupt-Steueramt für ausländische Gegenstände in Berlin die für den Sammelgutverkehr bestehenden Begleitschein-Transportfristen — dem Antrage des Kollegiums entsprechend — künftig allgemein, also gleichviel ob die Bahnverladung als Sammelgut oder als Einzelgut in Aussicht genommen ist, anwenden werde. Das Kollegium wurde hierbei jedoch gleichzeitig ersucht, die betheiligten Speditionsfirmen darauf hinzuweisen, dass durch das längere Zurückhalten der Begleitscheingüter in den Speichern ihre Verantwortlichkeit eine grössere wird und sie bei unzureichender Aufsicht sic die entstehenden Weiterungen selbst zuzuschreiben haben.

Vorarbeiten.

Oertlichen Komitees, zu Händen des Herrn Albert Sprickerhoff in Hannover, ist die Genehmigung zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn von Dissen = Rothenfelde über Lengerich nach Rheine ertheilt worden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau wird die 9,50 km lange Nebenbahn Nimptsch-Gnadenfrei voraussichtlich am 1. November d. J. dem Betriebe übergeben. An diesem Tage wird zugleich der bestehende Bahnhof Nimptsch für den Verkehr geschlossen und ein neuer Bahnhof Nimptsch an der durchgehenden Linie eröffnet. Der neue Bahnhof Nimptsch und die Haltestelle Neudorf sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern geeignet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind beide Verkehrsstellen nicht eingerichtet.

Ferner wird voraussichtlich am 15. November d. J. die 13,10 km lange Nebenbahn Deutsch = Wette - Gross = Kunzendorf mit der Haltestelle Bischofswalde und dem Bahnhof Gross = Kunzendorf dem Betriebe übergeben. Die Haltestelle Bischofswalde, sowohl als auch der Bahnhof Gross=Kunzendorf sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern, der Bahnhof Gross=Kunzendorf ausserdem noch zur Abfertigung von Fahrzeugen geeignet. Zur Abfertigung von Sprengstoffen sind die neuen Verkehrsstellen nicht eingerichtet.

Die vorbezeichneten beiden Nebenbahnen sind dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Neisse unterstellt.

Direktionsbezirk Erfurt. Die im Bau begriffene, 7,43 km lange Nebenbahn Oberröblingen a. H.-Allstedt wird voraussichtlich am 20. d. Mts. für den Wagenladungs-Kohlenverkehr und am 1. Oktober d. J. für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben werden.

Die an der neuen Strecke gelegenen Stationen Niederröbligen (ab Oberröblingen a. H. 3,64 km) und Allstedt (ab Oberröblingen 7,43 km) werden für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungs-Verkehr, die Station Allstedt ausserdem für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen eröffnet.

Die Strecke ist normalspurig gebaut, wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und hat Anschluss in Oberröblingen a/Helme an die Bahnlinie Sangerhausen-Erfurt.

Pfälzische Eisenbahnen. Die 4,021 km lange vollspurige Lokalbahn Ebertsheim - Hettenleidelheim mit den Verkehrsstellen Abzweigung bei Ebertsheim (Haltepunkt), Tiefenthal (Haltestelle) und Hettenleidelheim (Station) wird voraussichtlich am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die Haltestelle Tiefenthal und die Station Hettenleidelheim dienen dem Personen- und Güterverkehr, während der Haltepunkt bei Ebertsheim nur zum Ein- und Aussteigen von Reisenden benutzt werden und daselbst keinerlei Abfertigung stattfinden kann.

Kleinbahn Znin. Am 1. Juli d. J. ist die im Betriebe und Verwaltung des Kreises Znin stehende 19,4 km lange Kleinbahn Znin-Rogowo mit der 8,2 km langen Abzweigung Biskupin-Schelejowo in Betrieb genommen worden. Die Bahn hat in Znin Anschluss an die Strecke Rogasen-Inowrazlaw des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg. An Stationen sind vorhanden: a) an der Hauptstrecke: Znin, Podgorzyn, Skarbinitz, Venetia, Gonsowka = Brücke, Biskupin (Abzweigung), Gogulkowo, Marcinkowo, Grochowiska, Ottensund und Rogowo; b) an der Zweigstrecke: Biskupin (Bahnhof), Gonsawa, Ocwieka und Schelejewo, von denen die Stationen Gonsowka=Brücke und Biskupin (Abzweigung) nur dem Personenverkehr, die übrigen Stationen dem Personen- und Güterverkehr dienen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Auf dem Bahnhofe Gransee (Betriebsamts-Bezirk Stralsund) wird vom 1. Oktober d. J. ab eine selbständige Güter-Abfertigungsstelle eingerichtet.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Cottbus-Sagan zwischen Sorau und Sagan errichtete Haltestelle Marsdorf bei Sorau für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen, sowie den Privatdepeschen-Verkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Von und nach der z. Zt. nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Haltestelle Miesterhorst findet vom 1. Oktober d. J. an auch Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut und Frachtstückgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit selbständiger Frachterhebung statt. Die bisherige Beschränkung, nach welcher Sendungen von Miesterhorst nur in Frachtüberweisung, nach dieser Haltestelle nur in Frankofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, wird aufgehoben. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden zur Beförderung von und nach der Haltestelle auch fernerhin nicht angenommen.

Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Der Verwaltungsrath wird der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 5,5 % für die Stammaktien und die Prioritäts-Stammaktien (wie im Vorjahre) in Vorschlag bringen.

Wismar-Karower Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der am 20. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung stehen Anträge der Grossherzoglich Mecklenburgischen Regierung (als Inhaberin von 900 Stück Aktien der Gesellschaft) auf Bewilligung a) von 1 750 *M.* aus dem Reserve-Baufonds zur Herstellung einer Verladestelle am Haltepunkt Wendisch-Waren und b) von 1 800 *M.* ebenfalls aus dem Reserve-Baufonds zur Erweiterung der Geleisanlagen auf Bahnhof Goldberg.

Randower Kleinbahn Stolzenburg-Stettin.

Mit einem Aktienkapital von 732 000 *M.* hat sich am 3. d. Mts. in Stettin die Aktiengesellschaft Randower Kleinbahn Stolzenburg-Stettin, welche den Bau einer Kleinbahn von Stolzenburg nach Stettin bezweckt, gebildet. Die Firma Lenz & Co., welche den Bahnbau bis 1. Juli 1895 fertigstellen will, hat die Prioritäts-Stammaktien in Höhe von 244 000 *M.* übernommen. Die Stammaktien in Höhe von 488 000 *M.* vertheilen sich auf die Provinz Pommern, den Kreis Randow und die Besitzer der Güter Nassenheide, Stolzenburg und Daber.

Petroleum-Ausnahmetarif.

Die von den Regierungen angestellten Erhebungen, ob ein Bedürfniss zur Aufstellung eines Ausnahmetarifs für Russisches Petroleum nach grösseren Plätzen des Ostelbischen Deutschen Gebiets bestehe, ist von den Russischen Eisenbahnen angeregt. Diese hatten s. Zt. bei der Ausarbeitung des Deutsch-Russischen Verbands-Gütertarifs die Einführung eines direkten ermässigten Ausnahmetarifs für Russisches Petroleum von den Russischen Versandstationen Zarizyn, Kamyschin, Saratow und Nischny Nowgorod über den Grenzübergang Wirballen und über die übrigen Deutsch-Russischen Grenzübergänge, für die noch die Station Odessa hinzutreten würde, beantragt, und zwar direkte Tarifsätze nach den grösseren Plätzen des östlich der Elbe gelegenen Deutschen Gebiets, einschliesslich Dresden, Leipzig und Halle. Befürwortet wird dieser Antrag von Russischer Seite mit dem Hinweis, dass die Tarife für Russisches Petroleum, die früher von Baku nach Batum 19 Kop. das Pud betragen hätten, neuerdings auf 9 Kop. herabgesetzt worden seien. Diese Maassnahme ist bedingt worden aus Wettbewerbsrücksichten gegen das Amerikanische Petroleum, nachdem die Versuche einer gegenseitigen Verständigung über Regelung des Wettbewerbs beider Produktionsgebiete gescheitert sind.

Strassenbahnen.

Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (J. Lestmann & Co.). Auf der Tagesordnung der auf den 26. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung steht der Antrag des Aufsichtsraths und der persönlich haftenden Gesellschafter, die Kommanditgesellschaft in eine Aktiengesellschaft umzuändern; ferner Abänderungen der Satzungen (§§ 1—42) und Ermächtigung des Aufsichtsraths, Abänderungen und Ergänzungen der Satzungen, welche der Handelsrichter etwa fordern sollte, vorzunehmen.

Münchener Strassenbahn. In der am 4. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, die Dividende für das Betriebsjahr 1893/94 auf 8 % festzusetzen.

Schifffahrtskanal von Dortmund nach den Emshäfen.

Die Bauarbeiten an dem Schifffahrtskanal von Dortmund nach den Emshäfen haben im vergangenen Jahre unter der Wirkung günstiger Witterungsverhältnisse und bei den anhaltend niedrigen Wasserständen einen befriedigenden Fortgang genommen. Nach dem „Centralbl. d. Bauverw." waren von den rund 22 000 000 cbm zu verbauenden Erdmassen am 1. Juli 1893 5 000 000 cbm und am 1. April d. J. 8 870 000 cbm bewegt und verbaut. Gleichen Schritt mit den Erdarbeiten hat die Ausführung der Kunstbauten gehalten. Die massiven Brückenkanäle an den Thalübergängen der Lippe und Stever sind bis zu den Gewölbeanfängen hochgeführt; auch ist beim Lippebrückenkanal mit der Herstellung der Gewölbe begonnen worden. Bei dem gleichartigen Bauwerk an der Ems sind die Rammarbeiten beendet und die Betonirungsarbeiten in Angriff genommen. Von den drei kleineren massiven Brückenkanälen, die im Lippe- und Steverthal zur Unterführung von Landstrassen angelegt werden, ist einer fertiggestellt, während bei einem anderen die Widerlager und Flügel in der Ausführung begriffen sind. Weit vorgeschritten im Bau sind auch die Strassen- und Wegebrücken, die infolge der vielfachen Unterbrechung der Strassen- und Wegezüge zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs und zu Zwecken der Bewirthschaftung der angrenzenden Ländereien in grosser Zahl vorgesehen werden mussten. Von den zur Ausführung kommenden 128 Strassen- und Wegebrücken mit eisernem Ueberbau (sämmtlich von 31 m Lichtweite) sind 28 fertiggestellt, bei weiteren 23 dieser Brücken wird z. Zt. der Ueberbau aufgebracht. Von den 6 Eisenbahnüberführungen ist eine dem Verkehr bereits übergeben, eine zweite ist im Bau begriffen. Die Durchlässe und Düker, welche in Verbindung mit zahlreichen Seitendurchlässen die vorhandenen Bäche und kleineren Rinnsale unter dem Kanal und dessen Nebenanlagen hindurchzuführen haben, sind nahezu zur Hälfte fertiggestellt. Zu den beiden wichtigsten der hierher gehörigen Bauwerke, nämlich der Unterdükerung der Flüsse Emscher und Stever, sind die Entwurfsbearbeitungen abgeschlossen. Die Kosten der Emscher Düker betragen 20 000 *M.* und diejenigen der Stever Düker 180 000 *M.* Der grösste Theil der Schleusen wird in diesem Jahre in Angriff genommen. Im Bau bereits begriffen ist die Schleppzugschleuse bei Hanekenfähr. Für drei weitere derartige Schleusen und eine Kammerschleuse sind die Baugruben ausgehoben und zum Theil die Betonirungsarbeiten vorbereitet, ebenso die Erdarbeiten zur Ausführung der Häupter der ersten Schleppzugschleuse auf der zu kanalisirenden Emsstrecke. Zur Herstellung der Wehranlagen auf der letzteren ist vorzugweise das Baujahr 1895 bestimmt. Die an der Kanallinie vorgesehenen Hochbauten sind in ihrer Ausführung hinter den Kunstbauten nicht zurückgeblieben. Von 38 sind 16 Dienstgehöfte hergestellt. Am 1. April d. J. belief sich die Zahl der beim Baubetrieb beschäftigten Personen auf 2 857 Arbeiter, 344 Handwerker sowie 122 Schachtmeister und Polire. Diese Zahl hat sich seitdem annähernd verdoppelt. Bei der Bauleitung waren im Juni beschäftigt 58 höhere Baubeamte, 4 höhere Verwaltungsbeamte und 236 Ingenieure, mittlere Verwaltungsbeamte, Techniker, Bauaufseher, Zeichner, Schreiber und Büreaudiener. Der Grunderwerb ist für den Bau des neuen Schifffahrtsweges auf rund 180 km abgeschlossen und steht auf etwa 22 km noch aus. Die Gesammtgeldausgabe betrug am 1. April 22 455 575 *M.*, wovon auf den Grunderwerb 4 562 085 *M.* entfielen.

Bücherschau.

Hand- und Hilfsbuch zum Abstecken von Eisenbahn- und Strassenkurven mit besonderer Rücksicht auf die Verwerthung der Kegelschnitte. Nebst Anhang: Theorie der Rechenschieber, Rechenschieber für Kreisabsteckung, Verständigungssignale. Mit Tabellen, Figuren, Beispielen und einem Formular. Zum praktischen Gebrauche für Eisenbahn- und Strassenbauingenieure und Vermessungsbeamte. Bearbeitet von Karl Hecht, Ingenieur und Lehrer, vereid. Landmesser. In zwei Theilen (I. Theil: Text; II. Theil: Tabellen). Dresden, Verlag von Gerhard Kühtmann. 1893. Preis für beide Theile 12 *M.*

Bei der in Nr. 45 d. Ztg. enthaltenen Besprechung des Hecht'schen „Hilfsbuches zum Abstecken von Kreisbögen", welches einen Auszug aus dem vorstehend bezeichneten umfassenderen Handbuch darstellte, ist bereits kurz darauf hingewiesen, dass der Verfasser in diesem Handbuch den Versuch gemacht hat, ausser der kubischen Parabel auch die sämmtlichen Linien zweiter Ordnung für die Zwecke des Eisenbahn- und Strassenbaues nutzbar zu machen. In erster Linie zieht der Verfasser die Parabel und die Hyperbel dafür heran. Da die Krümmungshalbmesser dieser Kurven aber erst im Unendlichen unendlich gross werden, so schliesst dies einen gewissen Widerspruch in sich; für die Praxis würden aber bereits Krümmungen von etwa 3000 m Halbmesser als gerade Linien anzusehen sein, so dass es genügt, die erforderlichen Formeln aufzustellen für diejenigen Theile der genannten Kurven, die zwischen den kleinsten Krümmungshalbmessern und dem Krümmungshalbmesser von etwa 3000 m liegen. Die kleinste Krümmung würde an die Stelle des kleinsten zulässigen früheren Kreisbogens treten. Der Verfasser betont, dass durch einen stetig sich ändernden Krümmungswechsel den Anforderungen besser genügt werde, als durch den überall gleich gekrümmten Kreis, der doch noch einer Uebergangskurve bedürfe. Vom rein wissenschaftlichen Standpunkt können frei-

lich die Kegelschnitte die kubische Parabel oder wenigstens den Theil desselben, welcher als Eisenbahnbogen verwendet wird, niemals ersetzen. Zwischen der Geraden und dem Krümmungshalbmesser R findet bei den Kurven zweiter Ordnung immerhin ein Zwangsanschluss statt, während die Parabel dritter Ordnung unmittelbar aus der Geraden herauskommt.

Dass die rechnerischen Entwicklungen, auf Grund deren dem Praktiker das nöthige Tabellenmaterial an die Hand gegeben ist, viel Aufwand an Mühe und Zeit erfordern mussten, ist ohne weiteres klar. Den Rechnungen zu folgen, wird für den praktischen Ingenieur, der verwickelten Rechnungen abhold ist, wenig verlockend sein; er wird sich mit den Endergebnissen und der Anleitung für den Gebrauch der Tabellen begnügen, wenn er überhaupt es lohnend genug findet, sich der Kegelschnitte zu bedienen. Im letzten Punkt scheint es vorläufig doch fraglich, ob, wie der Verfasser meint, jeder Praktiker, wenn er erst erkannt habe, dass der Vergleich für die Kegelschnitte nicht ungünstig ausfällt, „gewiss endgültig der Einführung der letztgenannten Kurven, statt der Kombination eines Kreises mit einer kubischen Parabel mindestens beistimmen“ werde. Für die Praxis ist das Einfachste kaum einfach genug. Doch soll durch diese Feststellung das Verdienst, welches sich der Verfasser durch seine Untersuchungen erworben hat, keineswegs geschmälert werden.

Der Verfasser hat es sich angelegen sein lassen, den Gebrauch der Tabellen durch Anweisungen und Anwendungsbeispiele so weit wie irgend thunlich zu erleichtern. Die Anordnung der Tabellen im einzelnen zu besprechen, ist hier nicht thunlich; dies würde ein näheres theoretisches Eingehen auf den Gegenstand erfordern. Im Texte sind der Reihe nach behandelt: der Kreisbogen, die Uebergangskurve, die Parabel, Hyperbel und die Ellipse, woran sich Vergleichungen, Kritiken und Folgerungen knüpfen. Das Schlusskapitel im Hauptheile des Textes handelt von der Absteckung der Objekte in den bezeichneten Eisenbahnkurven. In einem Anhange des Textes sind an Hilfsmitteln für Absteckungen und Aufnahmen die Konstruktion und Anwendung der Rechenschieber und die Verständigungssignale behandelt. Letztere sucht der Verfasser auf eine allgemein gültige, einheitliche Basis zu bringen. Nicht allein jeder Feldmesser, auch jeder Ingenieur hat, wie der Verfasser ausführt, gewöhnlich sein eigenes Verfahren, sich dem arbeitenden Messgehilfen verständlich zu machen. Hat man aber bei einer Feldarbeit, Katasteraufnahme oder Trassirung verschieden eingeschulte Messgehilfen unter sich, so sind Irrthümer auf Kosten der Zeit oder der Arbeit nicht zu umgehen.

Um den ungewöhnlichen Fleiss, der in dem vorliegenden Werke steckt, zu kennzeichnen, genüge es, darauf hinzuweisen, dass die Tabellen nicht weniger als 230 Seiten im halben Formate dieser Zeitung füllen. Ihre Aufstellung hat dem Verfasser Jahre gekostet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Berichtigung der Kundmachung, betreffend die Einführung von Frachtsätzen im Rückvergütungswege für den Verkehr zwischen Galizien und der Bukowina einerseits und Paris andererseits. In der die Einführung der obbezeichneten Frachtsätze betreffenden Kundmachung in Nr. 62 dieses Blattes Post Nr. 1888 vom 11. August d. J. hat unter b) die bei Umkartirung in Nürnberg vorzuschreibende Route wie folgt zu lauten: Krakau oder Podgórze Plaszow - Oswiecim - Olmütz - Chotzen-Tinischt-Vysocan-Prag (B. W. B.)-Furth im Wald.

Wien, am 7. September 1894. (2256)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Berichtigung des vom 1. September 1894 gültigen Nachtrages I zum Gütertarife, Theil II, Heft 4.) In dem obenbezeichneten Tarifnachtrage ist auf dem Titelblatte in der Bemerkung, betreffend den Gültigkeitsbeginn der höheren Frachtsätze, der mit 15. November 1894 angegebene Termin auf den **15. Oktober 1894 abzuändern.**

Gleichzeitig wird zur Beseitigung aufgetauchter Zweifel hiermit noch besonders darauf aufmerksam gemacht, dass die obenerwähnte Bemerkung sich auf den im fraglichen Tarifnachtrage enthaltenen neuen Ausnahmetarif Nr. 1 (für Getreide etc.) nicht bezieht, da die Frachtsätze des früheren im Haupttarife enthaltenen Ausnahmetarifes für Getreidetransporte mittelst der in der diesjährigen Nummer 40 dieser Zeitung erlassenen Bekanntmachung mit 1. August 1894 ausser Kraft gesetzt wurden und der neue Ausnahmetarif daher mit dem Einführungstage des Nachtrages, d. i. mit dem 1. September 1894 in Kraft getreten ist.

Wien, am 7. September 1894. (2257)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Strecken.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Am 1. Juli d. J. ist die an die Station Znin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg anschliessende Kleinbahn Znin-Rogowo mit Abzweigung Biskupin-Schelejewo mit den Stationen Znin, Podgorzyn, Skarbinitz, Venetia, Gonsawka-Brücke (Wasserstation), Biskupin (Abzweigung), Gogulkowo, Marcinkowo, Grochowiska, Ottensund, Rogowo, Biskupin (Bahnhof), Gonsawa, Ocwieka und Schelejewo in Betrieb genommen worden.

Gonsawka-Brücke und Biskupin (Abzweigung) sind nur für den Personenverkehr eingerichtet, während alle übrigen Stationen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet sind.

Den Betrieb und die Verwaltung leitet der Kreisausschuss des Kreises Znin.

Berlin, den 11. September 1894. (2258)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt wird die an der Bahnstrecke Cottbus-Sagan zwischen den Stationen Sorau und Sagan neu errichtete Haltestelle Marsdorf bei Sorau am 1. Oktober d. J. für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen sowie für den Privatdepeschen-Verkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Berlin, den 11. September 1894. (2259)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Cottbus-Sagan zwischen den Stationen Sorau und Sagan neu erbaute Haltestelle

Marsdorf bei Sorau

für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen sowie für den Privatdepeschen-Verkehr eröffnet. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Für den Personenverkehr werden an der neuen Haltestelle bis auf weiteres anhalten

in der Richtung nach Sorau die Züge 154, 156 und 158,

in der Richtung nach Sagan die Züge 157, 159 und 155

Erfurt, den 26. August 1894. (MG2260)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Miesterhorst. Von und nach der z. Zt. nur für den Wagenladungs - Güterverkehr eingerichteten Haltestelle Miesterhorst findet vom 1. Oktober d. J. an auch Abfertigung von Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtstückgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit selbständiger Frachterhebung statt.

Die bisherige Beschränkung, nach welcher Sendungen von Miesterhorst nur in Frachtüberweisung, nach dieser Haltestelle nur in Frankofracht angenommen werden und Sendungen mit Nachnahmebelastung ausgeschlossen sind, wird aufgehoben.

Fahrzeuge und Sprengstoffe werden zur Beförderung von und nach der Haltestelle auch fernerhin nicht angenommen.

Von dem vorgenannten Tage ab findet zwischen Miesterhorst und sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen, sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Eilgut- und Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 7. September 1894. (2261)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Güterverkehr.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. treten für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10 000 kg die nachbezeichneten Frachtsätze in Kraft:

Niederramstadt-Traisa
-Heilbronn 0,38 *M.*
-Stuttgart 0,49 „
für 100 kg.

Mainz, den 7. September 1894. (2262)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. In dem ab 1. August l. J. gültigen Heft 1 zu Theil III sind nachstehende Frachtsätze, wie folgt, richtig zu stellen:

auf Seite 57: Falls Gefrees-Michelhausen von 2,00 ℳ auf 2,06 ℳ.
„ „ 57: „ „ -Munderfing „ 1,70 „ „ 1,74 „
„ „ 57: „ „ -Nussdorf „ 2,00 „ „ 2,08 „
„ „ 57: „ „ -Pottenbrunn „ 2,00 „ „ 2,08 „

München, den 5. September 1894. (2263)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Mit Wirksamkeit vom 15. September 1894 werden für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen, in beliebigen Mengen, folgende direkte Frachtsätze eingeführt:

Von	nach: Frankfurt a/M. Staatsbhf., H. L. B. Ostbhf.; Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Staatsbhf. (Bebraer Bhf.)	Wiesbaden Staatsbhf. und H. L. B.	Landau Hauptbhf.	Avricourt (Deutsch) Station und Grenze	Metz	Strassburg C. B. u. N., Königshofen und Schiltigheim
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Wien K. E. B. . . .	24,65	26,65	26,06	26,94	29,70	22,86
Kursdifferenzen	0,08	0,08	0,18	0,18	0,18	0,18

Die Kursdifferenzen sind bis auf weiteres im doppelten Betrage von den Sätzen abzuziehen.

München, im September 1894. (2264)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Rentwertshausen der Bayerischen Staatsbahn in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. — Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 8. September 1894. (2265)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische.)

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im Tarifheft I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) enthaltenen Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 für Getreide, Getreideabfälle, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten ab den Stationen Bischheim, Königshofen i. E., Schiltigheim, Strassburg Centralbahnhof und Strassburg-Neudorf werden mit Wirkung vom 15. September l. J. von 92 auf 70 Centimes für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 6. September 1894. (2266)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Gotthardbahn anderseits tritt mit Gültigkeit vom 15. September l. J. der II. Nachtrag in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann, enthält u. a. neue Vorbemerkungen zum Haupttarife, Frachtsätze für die Station Gordola-Val Verzasca und Ausnahmefrachtsätze für Metalle im Verkehre nach Magadino.

Ferner werden durch diesen Nachtrag die auf den Seiten 19–21 des Haupttarifs vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze für Wein in Fässern bei Beförderung in Wagenladungen von 5000 kg, sowie verschiedene Frachtsätze der Kategorie 5 des Ausnahmetarifs für Metalle (Seite 18 des Haupttarifs) mit Wirkung vom 15. Dezember l. J. ohne Ersatz aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 5. September 1894. (2267)
Generaldirektion.

Saarkohlen-Verkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Am 15. September d. J. tritt zum Kohlentarif Nr. 18 vom 10. Januar 1889 der Nachtrag 5 in Kraft.

Derselbe enthält u. a.

Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Chausseehaus, Ernsthausen a. d. Weil, Essershausen, Freienfels, Hohenstein in Nassau, Kettenbach, Laubuseschbach, Lindenbach, Michelbach in Nassau, Rohnstadt, Rückershausen und Weilmünster, sowie anderweite ermässigte Frachtsätze für die Stationen Albshausen, Aumenau, Balduinstein, Bleidenstadt, Braunfels, Burgsolms, Diez, Eschhofen, Fachingen, Flacht, Fürfurt, Guntersau, Hahnstätten, Hahn-Wehen, Kerkerbach, Langenschwalbach, Limburg in Nassau, Löhnberg, Oberneisen, Runkel, Schafstall, Stockhausen, Villmar, Weilburg, Zollhaus des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main.

Köln, den 12. September 1894. (2268)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Soetenich als Versandstation in den im diesseitigen Binnenverkehre sowie im Wechselverkehre mit den übrigen Preussischen Staatsbahnen und mit der Oldenburgischen Staatsbahn bestehenden Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen aufgenommen.

Köln, den 12. September 1894. (2269)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 15. September 1894 tritt im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande Theil II, Heft 1 vom 1. Februar d. J. der Nachtrag I sowie der Nachtrag I zum Anhang in Kraft.

Der Nachtrag enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen etc. einen neuen bedeutend ermässigten Ausnahmetarif für Eisenerze und Schlacken zum Hochofenbetriebe bestimmt, auf welchen besonders aufmerksam gemacht wird. Soweit durch den neuen Nachtrag Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. November 1894.

Der Nachtrag nebst dem Nachtrage zum Anhang ist zum Preise von 0,70 ℳ bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 10. September 1894. (2270)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Oktober d. J. gelangen folgende Drucksachen zur Ausgabe:

a) Nachtrag X zum Tarifheft 1, enthaltend neue Frachtsätze des Sp.-T. III und der Ausnahmetarife für Holz und abgeröstete Schwefelkiese, ermässigte und neue Ausnahmesätze für Cement, Blei und Schlacken, anderweite Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Sp.-T. I, Aufhebung der Ausnahmetarife 36 Roheisen und 38 gusseiserne Rohre sowie einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Sp.-T. II, ferner mit Gültigkeit von 1. November 1894 ein anderweites Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 28 Thon und anderweite Ausnahmesätze für Thon von mehreren Stationen, endlich Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 51 Schieferthon etc.
b) Nachtrag IV zum Tarifheft 2, enthaltend anderweite und neue Frachtsätze für Kleie, Holz und Graphit, ferner mit Gültigkeit vom 1. November 1894 eine beschränkende Bestimmung für den Verkehr mit Tempelhof-Rangirbhf., ermässigte, erhöhte und neue Frachtsätze des Klassentarifs, anderweite und neue Ausnahmesätze für Bier, Glassand, unverpackt, und Porzellanerde etc.
c) Nachtrag II zum Tarifheft 3, enthaltend neue Ausnahmetarife für Getreide, Kleie und Federn aller Art.
d) Nachtrag IV zum Tarifheft 4, enthaltend eine Neuauflage der Ausnahmetarife Nr. 2—9 mit Kursdifferenzen.

Alle Nachträge können bei den Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 8. September 1894. (2271)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc. im Verkehre mit Ungarn [Theil III, Heft 2].) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 gelangt ein neuer Tarif Theil III, Heft 2 für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ungar. Linien), der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits nebst einem Anhange, enthaltend die Kursdifferenzen, zur Einführung.

Das zum bisher gültigen Tarife ausgegebene Benachrichtigungsblatt, betreffend die Beförderung von Getreide etc. in loser Schüttung, behält auch hinsichtlich des neuen Tarifes (Theil III, Heft 2) unverändert Geltung.

Hierdurch wird der Tarif Theil III, Heft 2 für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband, gültig vom

(Amtliche Bekanntm. Fortsetzung S. IV.)

Nr. 17. Jahrgang 1894. **Berlin, am 12. September 1894.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A	5	1	—	Ofentheil (Rahmen)	2	1	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Frankfurt a/M.
2	A	944/377	1	Sack	Holzwaaren (Einschubleisten)	36	2	München C. B.	Bayerische Stsb.	
3	A	7526	1	Kiste	Blechdeckel —	26	3	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
4	A B & Cie.	604	1	Bierfass	leer —	9	4	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
5	A G	—	1	Sack	Stroh —	20,5	5	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
6	A S	341	1	—	Dezimalwaage —	—	6	Posen	K. E.-D. Breslau	bez.: Thorn.
7	A	1859	1	Kistchen	Zinnfolien —	41	7	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
8	B	64	1	Kollo	Weichenstück —	15	8	Aachen	„	
9	Clrt.	173	1	—	Kette —	—	9	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
10	C N	76	1	Bund	3 Stäbe Stahl —	21	10	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
11	D R / D K	3799 oder 3899	1	—	eis. Flaschengestell	36	11	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	E B	4	1	Bund	alte leere Körbe —	5	12	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
13	F	90	1	Sack	Erbsen —	50	13	Partenstein	Bayerische Stsb.	
14	F H / B S	2 / 7	2	Säcke	Kaffee —	125	14	Gnoien	Meckl. Friedr. Frzb.	
15	F L	3828	1	Kiste	Puppenköpfe —	22	15	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
16	F W	—	1	Stab	Stahl —	—	16	Soest	K. E.-D. Hannover	
17	H C	6/7	1	Kollo	Gewebe —	374	17	Anvers. Bins.	Grand Central Belge	
18	H N	—	1	Sack	Blätter —	202	18	Hasselt	„	
19	J	—	2	—	gusseiserne Karrenräder	18	19	Arnsberg	K. E.-D. Elberfeld	
20	J B oder J R Hamburg*)	—	1	Blechkanne	— —	—	20	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	*) auf einem Messingschild.
21	J E	—	2	—	Pflugschaaren —	4	21	Würzburg	Bayerische Stsb.	
22	J F	212/13	2	Fässer	Petroleum —	356	22	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
23	K	24	1	—	kl. Ofentheil —	0,5	23	Bamberg	Bayerische Stsb.	
24	K	—	1	—	trockene Rinderhaut	8,5	24	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
25	K B / St B	9, 15, 2721, 1542	4	—	Vorhängeschlösser —	—	25	Heilsbronn	Bayerische Stsb.	
26	K N	—	8	Bund	Eisenbleche —	448	26	Lam	„	bei Hallsturz.
27	K P E V	13575	1	—	schadhafte Schraubenkuppelung	—	27	Lübeck	Lübeck-Büchener	
28	L / L	40, 145 / 20	2 / 1	— / —	eiserne Platten — / eis. runde Scheibe —	25 u. 20 / 65	28	Boizenburg	K. E.-D. Altona	auf d. Strecke Boizenburg-Büchen gef.
29	L H	6091	1	Klavierkiste	leer —	109	29	München C. B.	Bayerische Stsb.	bez.: Berlin.
30	L N G	—	1	—	hölz. Viehgitter —	—	30	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
31	L St	2913	1	Kollo	Sprungfedern —	24,5	31	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
32	M	32	1	Wasserzuber	leer (neu) —	3	32	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
33	M S	40	1	—	eis. Cylinder —	186	33	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
34	N H	997	1	Kiste	Ofentheil und Sargverzierungen	30	34	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
35	P	804	1	Fass	leer —	7	35	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	bekl.: Hamburg.
36	S B	2524	1	„	leer —	34	36	Thorn	K. E.-D. Bromberg	b. Schuppenrevision gef.
37	T B	2	1	Ballen	leere Säcke —	84	37	Simpelveld	Grand Central Belge	
38	T H	235	1	Fass	leer —	23	38	Freiburg	Badische Stsb.	
39	W	101 / 112	2	Pack	Säcke —	22,5	39	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
40	Deckenleihanstalt Adolf Nagel Budapest Nr. 316	—	1	—	Decke —	—	40	Asch	Bayerische Stsb.	
41	Auguste Peter	—	1	Milchkanne	leer —	5	41	Stahlhammer	K. E.-D. Breslau	
42	Schüller Vilshofen	—	1	Kiste	leer —	40	42	Geiselhöring	Bayerische Stsb.	
43	C. Ueberle H. J. Sch. G. Küpper	2556 57 1978	1 1 1	Bierfass " "	leer — leer — leer —	25 15 27	43	Coblenz rh. (Lagerhaus)	Linksrh. Köln	
44	E. E. Eisleben	—	1	Pack	(8) leere Obstschwingen	17	44	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	K. F. D. M. K. Hanau	3044	1	Kiste	Nudeln —	15,5	45	Hersfeld	"	
46	Verviers	5, 10, 11, 12, 23135	5	—	Decken —	—	46	Würzburg	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
47	—	526	1	—	eis. Platte —	100	47	Strassburg	Elsass-Lothring.	
48	—	1032	4	—	Heerdfüsse —	8	48	Höxter	K. E.-D. Hannover	
49	—	7761	1	—	Laternenhalter zu einem Fahrrad	0,5	49	Bremerhaven Frbz.	"	
50	—	36678	1	Kollo	hölz. Schutzvorrichtung zur Dreschmaschine	7	50	Thorn	K. E.-D. Bromberg	b. Schuppenrevision gef.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
51	weisser Strich	—	1	—	eis. Ofenthür —	2	51	Genthin	K. E.-D. Magdeburg	b. Schuppenrevision gef.
52	weisser Strich	—	1	—	Gusstheil —	42,5	52	Wieselbach	K. E.-D. Erfurt	
53	weisser Strich	—	1	—	gusseis. runder Deckel	1	53	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
54	rother Strich	—	1 1	— —	eis. Achsbuchse — hölz. Wagentheil —	2 1	54	Cosel-Kandrzin	"	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
55	—	—	2	Körbe	Aprikosen —	17	55	München C. B.	Bayerische Stsb.	verkauft.
56	—	—	1	—	Aushängeschild —	6	56	Regensburg	"	für Barbiere.
57	—	—	1	Stück	Bauholz (Balken) 5,55 m lang, 14 bezw. 12 cm stark	—	57	Strausberg	K. E.-D. Bromberg	auf d. Strecke gefunden.
	—	—	1	—	hölzerne Bohle, 7,85 m lang, 25 cm breit, 4 cm stark	—				
58	—	—	1	—	eis. Baum —	—	58	Berlin Ostbhf.	"	
59	—	—	2	Säcke	frische Birnen —	100	59	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	verkauft, Erlös 6,45 ℳ
60	—	—	1	Kiste	frische Birnen —	14	60	Kufstein	Bayerische Stsb.	verkauft.
61	—	—	2	Blechbüchsen	— —	8	61	Nürnberg C. B.	"	
62	—	—	2	verzinnte Blechkasten	— —	11,5	62	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
63	—	—	1	—	eis. Brustbaum —	—	63	Ingolstadt C. B.	Bayerische Stsb.	
64	—	—	1	—	gusseis. runder Deckel	0,5	64	Posen	K. E.-D. Breslau	
65	—	—	3	—	Drahtgitter —	2	65	Karlsruhe	Badische Stsb.	
66	—	—	4	Bund	Eisenstangen —	200	66	Anvers Süd	Grand Central Belge	
67	—	—	1	—	Eisentheil (maulkorbartig)	10	67	Basel	Badische Stsb.	
68	—	—	2	—	Eisentheile (je 2 mit 4 Schrauben verbundene Flacheisen)	5	68	Tempelhof (Rangbhf.)	K. E.-D. Erfurt	
69	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	3,5	69	Königshuld	K. E.-D. Breslau	in grauem Papier.
70	—	—	1	—	Elfenbeingriff von einem Damenschirm	0,038	70	Neisse	"	
71	—	—	1	Fass	leer —	36	71	Bettemburg	Wilhelm-Luxembgb.	
72	—	—	1	Stück	eis. Feldeisenbahn 5 m lg. u. 0,60 m br.	—	72	Janowitz	K. E.-D. Bromberg	auf d. Strecke gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
73	—	—	3	—	eis. Gewichte —	3	73	Posen	K. E.-D. Breslau	
74	—	—	1	—	eis. Hebel —	6	74	Gostyn	„	
75	—	—	1	Pack	4 Herdfüsse —	5	75	Lauda	Badische Stsb.	
76	—	—	4	—	Holzkeile —	—	76	Haslau	Bayerische Stsb.	
77	—	—	2	Paar	Holzschuhe —	1,5	77	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
78	—	—	1	—	Holzstange (2 m lang)	2	78	Hannover N.	„	
79	—	—	2	Kolli	Holztheile —	32	79	Metz	Elsass-Lothring.	
80	—	—	1 1	— Pack	Kinderbettgestell — 2 Stühle —	22	80	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
81	—	—	1	Kiste	leer —	5	81	Braunschweig H.	„	
82	—	—	1	Korb	Kleider —	13	82	Freiburg	Badische Stsb.	
83	—	—	1	Sack	Kleider —	16	83	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
84	—	—	1	Leinwandüberzug	brauner Koffer —	14	84	Mannheim	Badische Stsb.	
85	—	—	2	kl. Körbe	leer —	—	85	Neukloster	Meckl. Friedr. Frzb.	
86	—	—	1	Bund	weisse Korbweiden —	—	86	Neusalz a/O.	K. E.-D. Breslau	
87	—	—	1	Beutel	Kragen u. wollene Flicken	3,5	87	Harburg U.	K. E.-D. Hannover	
88	—	—	1	Korb	unreife Kürbisse —	10	88	Eisenstein	Bayerische Stsb.	
89	—	—	1	Kiste	Lampentheile —	8	89	Freiburg	Badische Stsb.	beschr.: Sinsheim.
90	—	—	1	Pack	2 Messplatten (4 metrig)	—	90	Niederlahnstein	K. E.-D. Frankf. a M.	
91	—	—	1	Fass	Nägel —	—	91	Anvers Bins	Grand Central Belge	
92	—	—	1	Korb	Obst —	29	92	Sulzbach	Bayerische Stsb.	verkauft.
93	—	—	1	Pack	9 leere Obstschwingen	14	93	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezettelt: Reichenbach.
94	—	—	1	—	Ofenrohr —	2	94	Neisse	K. E.-D. Breslau	
95	—	—	2	—	Pflugschaare —	4,5	95	Jarotschin	„	
96	—	—	2	—	Pflugschaare —	6	96	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	—	2	—	eis. Pflugschaare —	4,5	97	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
98	—	—	1	Korb	Preisselbeeren —	19	98	Freiburg	Badische Stsb.	
99	—	—	3	—	gusseis. Rädchen —	9	99	Mannheim	„	
100	—	—	1	Ballen	Reis —	124	100	Maestricht	Grand Central Belge	
101	—	—	1	Korb	Rettig u. Gemüse —	14	101	Beilngries	Bayerische Stsb.	verkauft.
102	—	—	1	Pack	Säcke —	32	102	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
103	—	—	1	—	Sackkarre —	—	103	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
104	—	—	35	—	Schienenstoss-Unterlagsplatten	910	104	Maestricht	Grand Central Belge	
105	—	—	1	Bund	6 Stck. Stabeisen mit ovalem Querschnitt	41	105	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
106	—	—	1	—	eis. Ständer —	2,75	106	Tempelhof Rangbhf.	K. E.-D. Erfurt	
107	—	—	1	Tragkiepe	— —	2,5	107	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
108	—	—	1	—	blecherner Trichter	0,5	108	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
109	—	—	1	—	Ventil v. Messing —	0,5	109	Tarnowitz	K. E.-D. Breslau	
110	—	—	1	Packet	Verbandskasten —	0,5	110	Breslau O. S.	„	
111	—	—	1	—	eis. Warnungstafel —	8	111	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	1	—	Wasserkasten —	2	112	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
113	—	—	1	—	eis. Welle —	13	113	Gemünden	Bayerische Stsb.	
114	—	—	1	—	gebrauchtes Zahnrad	13	114	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	7	1	—	Ausziehtisch mit 4 Schubladen	32	1	Norden	Rechtsrh. Köln	
2	B	—	1	—	eis. Futterbecken —	10	2	Emden	„	
3	E W	1671	1	Pack	2 Theile Verschläge (Bretter)	13	3	Deutzerfeld	„	
4	G H	2196	1	Ballen	Drell —	111	4	Dortmund Rh.	„	
5	H R	21	2	Kolli	Roststäbe —	9	5	Deutzerfeld	„	
6	K A	—	1	—	eis. Rohr (5 m lang)	11	6	Düsseldorf B.	„	
7	M	1	1	Fass	leer —	32	7	Köln-Deutz	„	
8	R S	9060	1	Kiste	Holzwaaren —	80	8	Duisburg	„	
9	R Bersenbrück	3219	1	Fass	leer —	6	9	Bocholt	„	
10	Z	7	1	Kollo	Gusswaaren (Verschlussdeckel eines Ofentheils)	0,5	10	Norden	„	
11	—	60	1	Korb	Rinderfett —	10	11	Norddeich	„	
12	I weiss	—	2	—	Winkeleisen —	—	12	Wanne	„	
13	—	—	2	Stück	tannene Bohlen —	—	13	Meiderich	„	
14	—	—	2	„	Eisenblech —	4	14	Deutzerfeld	„	
15	—	—	1	Kübel	leer —	3	15	Quakenbrück	„	
16	—	—	1	Pack	2 Eisentheile (durch 4 Schrauben zusammengehaltene Scheiben)	9	16	Dortmund K. M.	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
17	—	—	1	—	Tafel mit Aufschrift: „Privatweg" der Eisenbahn	—	17	Dorsten	Rechtsrh. Köln	
18	—	—	2	—	verzinkte Rohre	5	18	Ruhrort Rh.	„	
19	—	—	2	—	Maschinentheile (Lagerböcke)	35	19	Bochum B. M.	„	
20	—	—	1	Pack	Holzleisten (Thürbekleidung)	9	20	Bochum Rh.	„	
21	—	—	2	„	4 Binsenstühle	17	21	Essen B. M.	„	
22	—	—	1	—	Bleirohr, 3 m lang	13	22	Speldorf	„	
23	—	—	1	—	eis. Schippe	2,5	23	Ruhrort Rh.	„	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

15. April 1891, nebst Nachtrag I und II aufgehoben und ersetzt.

Die bisherigen Frachtsätze bleiben jedoch für jene Stationen, welche in den gegenwärtigen Tarif nicht mehr einbezogen sind oder deren Frachtsätze eine Erhöhung erfahren, noch bis 31. Oktober 1894 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Frc. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 6. September 1894. (2272)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Güterverkehr.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn. Binnenverkehr. Am 15. September cr. gelangen neue Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und für den Güterverkehr Theil II zur Einführung, wodurch die bisherigen Tarife für den Lokal- und direkten Verkehr zwischen den Stationen der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, Mecklenburgischen Südbahn und Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn vom 1. Oktober 1890 bezw. vom 1. Oktober 1888 bezw. vom 5. Juli 1890 nebst Nachträgen, soweit dieselben Bestimmungen, Entfernungen und Preistafeln für den Binnenverkehr der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn enthalten, zur Aufhebung kommen.

Nähere Anskunft ertheilen die Stationsvorstände, bei welchen die Tarife auch käuflich zu haben sind.

Berlin, den 6. September 1894. (2273)

Die Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Am Sonnabend, den 29. September d. J., Mittags 12½ Uhr, werden in unseren Geschäftsräumen, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Bezirk angesammelten alten Schienen und Metallabgänge im Wege des schriftlichen Angebots öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), Stargard i/Pomm., Belgard, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, zur Einsicht aus, auch werden dieselben auf portofreie Anforderung gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht Briefmarken) unfrankirt von uns übersandt. Zuschlagfrist 3 Wochen.

Stettin, den 5. September 1894. (2274)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Stettin-Danzig).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 72. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. September 1894.

Inhalt:

Elektrische Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn. (Schluss.)
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die nächste Eisenbahn-Direktorenkonferenz und das Berner Uebereinkommen.
Die Eisenbahnvorlagen für die nächste Session des Oesterreichischen Reichsrathes.
Die weitere Verstaatlichungsaktion in Oesterreich.
Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.
Erwerbung des letzten Sechstels der Wiener Verbindungsbahn durch den Staat.
Der Septemberkupon der Mährischen Grenzbahn mit Rücksicht auf deren Verstaatlichung.
Bahneröffnungen im Juli d. J.
Betriebseröffnung der Lokalbahn Nagy-Szeben-Nagy-Disznód.
Oesterr. Nordwestbahn: Haltestelle Ober-Olberndorf.
Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenb. im Juli d. J.
Oesterr. Fremdenverkehrs-Kongr.
Beschränkung der Zahl fremdländischer Arbeiter beim Eisenbahnbau in Ungarn.
Reform der Verkehrsstatistik in Ungarn.
Ungarns Getreide- und Mehlausfuhr im August d. J.
Wienthallinie d. Wiener Stadtb.
Rechtsfall.
Personalnachrichten.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Die Verstaatlichungsfrage.
Fleischbeförderung im Sommer.
Zulassung von Viehbegleitern in die Pferdewagen.
Beförderung feuergefährlicher Gegenstände.
Anwendungsbedingungen d. allgemeinen Frachtgut-Tarife.
Betriebseröffnung.
Konzessionsübertragung.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Entscheidung d. Reichsgerichts.
Bücherschau:
Penet, L'État et le voies ferrées d'intérêt local en Allemagne.
Pfitzner, Die elektr. Starkströme.
Olshausen, Die Reichsgesetze, betr. das geistige Eigenthum.
Brockhaus' Konversationslexikon.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Personen- und Güterverkehr.
5. Lieferfristen.
6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Elektrische Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn.

(Schluss aus Nr. 70.)

3. Die elektrische Bahn von Baden nach Vöslau.

Diese verdankt ihre Entstehung dem vor Jahren rege gewordenen Wunsche, den an der Südbahn und in der Nähe von Wien liegenden Kurort Baden, sowie den mit diesem eng verbundenen Markt Weikersdorf elektrisch zu beleuchten. Da sich aber zufolge der durchgeführten Berechnungen die Anlagekosten für die elektrische Beleuchtung im Vergleich zu den erreichbaren Vortheilen zu hoch stellten, so war man darauf bedacht, durch eine weitergehende, intensive Ausnutzung der nothwendigen elektrischen Centralstation nicht nur eine leichtere Beschaffung der hierfür erforderlichen Kapitalien, sondern auch eine bessere Verzinsung dieser selbst zu ermöglichen. So wurde man fast naturgemäss und ohne jeglichen Zwang auf den Gedanken geleitet, die in Baden bestehende 4 km lange Pferdebahn, welche von dem Südbahnhofe in das wegen seiner Schönheit bekannte Helenenthal führt, in eine Bahn mit elektrischem Betriebe umzugestalten, an sie eine Zweigbahn nach dem etwa 5 km entfernten Kurort Vöslau, der ebenfalls an der Südbahnlinie Wien-Triest liegt und wegen seiner schönen Lage und milden Vollbäder viel besucht wird, anzuschliessen und beide Kurorte nebst dem Markte Weikersdorf elektrisch zu beleuchten. Das Projekt einer Ringbahn um den Kurort Baden musste wegen der ablehnenden Haltung des Gemeinderathes aufgegeben werden; dagegen ist eine Zweiglinie zu dem am Wiener Neustädter Kanal liegenden Kommunalbade zu Leesdorf in Aussicht genommen.

Am 16. Juli d. J. wurde die Bahn Baden-Helenenthal — also die ehemalige Pferdebahn — als elektrische Bahn dem Betriebe übergeben; die Linie Baden-Vöslau, welche vom Kleppersteig im Kurort Baden ausgeht und über Goldegg vorläufig bis zum Vollbade in Vöslau führt, soll in der allernächsten Zeit eröffnet werden; dem baldigen Ausbau des geplanten Netzes scheinen sich manche Schwierigkeiten entgegenzustellen; doch darf mit Rücksicht auf die frische Thatkraft des Konzessionärs, des Wiener Elektrotechnikers Fr. Fischer, eine endliche glückliche Behebung derselben erwartet werden.

Mit Rücksicht darauf, dass die Pferdebahn in Baden normalspurig ist und ein Umbau derselben nicht möglich war, da eine Einstellung ihres Verkehres unzulässig erschien, musste die ganze Bahnanlage mit der normalen Spur ausgeführt werden. Ober- und Unterbau der Pferdebahnlinie blieben unverändert. Die Linie Baden-Vöslau ist 5,1 km lang; die Neigungs- und Richtungsverhältnisse sind sehr günstige; von den Kunstbauten, welche hergestellt werden mussten, wäre nur die Eisenbrücke über den Schwechatfluss, welche eine Spannweite von 17 m und abgesonderte Fahr- und Gehwege

erhält, speziell zu erwähnen; ausser ihr war nur eine Reihe kleinerer, in sehr bescheidenem Maasse konstruirter Durchlässe auszuführen. Die Bahn wird eingeleisig mit drei Ausweichen, zum Theil auf eigenem Unterbau hergestellt; in der Haltestelle Soos und in der Station Vöslau werden je eine Wartehalle errichtet.

Der Oberbau besteht auf Strassengrund aus Rillenschienen, auf eigenem Unterbau aus breitfüssigen Schienen auf hölzernen Querschwellen. Die Zuleitung des Stromes erfolgt für das ganze Netz oberirdisch. Die Anwendung dieses Systems war mit Rücksicht auf den Umstand geboten, dass die Bahn vorwiegend ungepflasterte Strassen durchzieht und — wie erwähnt — zum Theil auf eigenem Unterbau liegt. Hierbei wurde im Weichbilde des Kurortes allen ästhetischen Anforderungen vollkommen Rechnung getragen. An der Kante eines der beiden Bürgersteige stehen in Entfernung von durchschnittlich 40 m schön geformte und verzierte eiserne Säulen von nahezu 5 m Höhe mit 2,25 m langen Auslegarmen; an jenen Stellen, wo die Mitte des Geleises mehr als 2,25 m von den Säulen entfernt liegt, sind zu beiden Seiten der Fahrstrasse solche Säulen angeordnet und wird deren Verbindung durch dünne Spannseile aus Flussstahldraht bewirkt, an denen die Kontaktleitung isolirt aufgehängt ist; in engen Strassen, wo der Verkehr die Aufstellung von Säulen verbot, hat man diese zuletzt erwähnten Spannseile unmittelbar an den Häusern beiderseits der Fahrstrasse befestigt. Wir können aus eigener Anschauung und Erfahrung bestätigen, dass diese durch die oberirdische Stromzuleitung bedingten Anlagen das fast durchwegs freundliche, anmuthige Strassenbild nirgends beeinträchtigen und auch den Verkehr in keiner Weise behindern. Ausserhalb der genannten Kurorte dienen einfache hölzerne Maste als Träger der Kontaktleitung. Diese selbst läuft in einer Höhe von 4,5 bis 5 m und besteht aus einem 7 mm starken Kupferbronzedraht; sie ist in mehrere Sektionen getheilt, deren jeder durch eine besondere, entweder unter- oder oberirdisch geführte Leitung der elektrische Strom zugeführt wird. Die Abnahme des letzteren erfolgt durch eine Kontaktrolle, die sich an einem auf dem Wagendache befestigten dünnen Stahlrohre befindet. Die Centralstation erhebt sich an Stelle der früheren Pferdebahnremisen in Leesdorf; sie umfasst 3 Dampfmaschinen, die zusammen 360 HP liefern, und 3 Dynamomaschinen aus den Werkstätten der Elektrizitätsgesellschaft, vormals Schuckert & Comp. in Nürnberg, welche überhaupt die ganzen elektrischen Installationen besorgt hat. Die Motorwagen enthalten 18 Sitz- und 14 Stehplätze, sind mit Schutzvorrichtungen an den eisernen Untergestellen, mit Signal- und Warnungsglocken und mit einer Spindelbremse ausgerüstet; sie können durch 5 Glühlichtlampen zu je 10 Normalkerzen beleuchtet werden; doch ist auch durch 2 Petroleumlampen für eine Nothbeleuchtung vorgesorgt. Jeder Wagen trägt 2 Motoren, die von einander unabhängig arbeiten und bei 550 Umdrehungen in der Minute je eine Leistung von 8 HP bieten; sie sind am Untergestelle des Wagens zwischen den beiden Wagenachsen befestigt, auf welche ihre Bewegung durch Zahnräder übertragen wird. Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Schienen.

Die Fahrgeschwindigkeit darf innerhalb der Ortschaften 10 km, ausserhalb derselben am Tage 25 km und in der Nacht 18 km in der Stunde nicht überschreiten. Man wird also vom Mittelpunkte Badens zu den Vollbädern in Vöslau in etwa 15 Minuten gelangen, während jetzt bei Benutzung der Pferdebahn in Baden, der Südbahn und des Omnibus vom Bahnhofe in Vöslau zu den Bädern daselbst 30 Minuten nicht genügen und sich die Kosten wegen der 3 verschiedenen Verkehrsmittel, die benutzt werden müssen, verhältnissmässig sehr hoch stellen. Wenn man erwägt, dass die Zahl der Kurgäste, die Vöslau und Baden alljährlich beherbergen, mindestens 20 000 beträgt, dass die an der neuen elektrischen Bahn liegenden Orte zusammen wohl auch über 20 000 Einwohner zählen; wenn man ferner berücksichtigt, dass der Südbahnverkehr in den beiden Kurorten jährlich weit über 1 000 000 Reisenden umfasst, und die Pferdebahn in Baden durchschnittlich im Jahr 220 000 Personen beförderte, — so darf man der eben beschriebenen elektrischen Bahn wohl eine freundliche Zukunft vorhersagen und von ihrem Einflusse auf das Emporblühen der beiden Kurorte, die sie durchzieht und verbindet, das Beste erwarten.

4. Projektirte elektrische Bahnen.

Wie schon eingangs erwähnt, liegt es uns gänzlich fern, auf die verschiedenen Projekte, die in den letzten Monaten aufgetaucht sind und die nicht alle einer baldigen Verwirklichung entgegensehen, näher einzugehen; es sollen nur 2 Entwürfe, die sich durch eine geistreiche und weitblickende Auffassung der obwaltenden Verkehrsverhältnisse und der vorliegenden technischen Aufgaben auszeichnen und auch auf einer gesunden finanziellen Grundlage beruhen, in ihren allgemeinen Zügen besprochen werden; es sind dies die Entwürfe für die elektrischen Untergrundbahnen in Budapest und Wien. An beiden Entwürfen erscheint die Firma Siemens & Halske in hervorragendem Grade betheiligt; die bau- und betriebstechnischen Einzelnheiten derselben zeigen aus diesem Grunde auch eine charakteristische Uebereinstimmung.

Die Trasse der elektrischen Untergrundbahn in Budapest, deren Konzession die „Budapester elektrische Stadtbahn-Aktiengesellschaft“ und die „Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft“ erhalten haben, ist vorläufig vom Giselaplatze aus durch die Dreissigstrasse über den Waitzner Boulevard und die Andrassystrasse in das Stadtwäldchen nächst dem Thiergarten bezw. dem Ausstellungsplatze projektirt. Die Bahn soll nicht als Tunnelbahn, sondern als „Unterpflasterbahn“ mit flacher, unmittelbar unter dem Strassenpflaster liegender Decke ausgeführt werden, sodass sie die an den Strassen errichteten Gebäude nicht berührt und nicht tiefer zu liegen kommt, als deren Kellerfundamente. Sie wird durchgehends zwei normalspurige Geleise, eine grösste Steigung von 15,28 ‰ und Bögen von wenigstens 40 m Halbmesser erhalten. Die Stromzuleitung soll in der Weise bewirkt werden, dass an den Seitenwänden des Tunnels für jedes Geleise ein Leitungswinkeleisen mittelst Isolatoren befestigt wird, von welchem die Wagenmotore den erforderlichen Strom durch eigene Kontaktvorrichtungen abnehmen. Die Rückleitung erfolgt durch die Schienen. Auf der 3,3 km langen Strecke sind 10 Haltestellen projektirt, die aus 20 m langen Plattformen von 30 m Breite bestehen; diese Plattformen liegen beiderseits ausserhalb der Geleise, 0,25 m über Schienenoberkante und 2,90 bis 3,0 m unter Strassenoberkante; sie werden durch je 12 Glühlichtlampen beleuchtet werden. Die Wagenkasten erhalten eine solche Grösse, dass rings um sie nur der unumgänglich nothwendige Spielraum von 10 bis 20 cm gegen die Tunnelwandungen frei bleibt. Für das Ein- und Aussteigen ist je eine Schiebethür vorgesehen. Jeder Wagen gewährt Raum für 40 bis höchstens 50 Fahrgäste. Die Beleuchtung erfolgt durch Glühlicht, die Lüftung durch einen elektrisch angetriebenen Ventilator.

Die Züge werden aus einem, eventuell aus 2 Wagen bestehen und mit einer Reisegeschwindigkeit von 20 km in der Stunde verkehren. Der Aufenthalt in den Haltestellen wird nur den Bruchtheil einer Minute betragen. Der ganze Betrieb soll sich möglichst selbstthätig abwickeln, sodass der Wagenführer nur die Aufgabe hat, auf die stete Aktionsfähigkeit der Apparate zu achten. Sobald der Wagen sich einer Haltestelle nähert, werden die Wagenmotoren selbstthätig ausgeschaltet und die elektrischen Bremsen in Wirksamkeit gesetzt. Sobald der Wagen steht, öffnen sich die Wagenthüren an der Seite der Plattform ebenfalls selbstthätig und werden die Bremsen ausgelöst. So lange eine Wagenthür geöffnet ist, kann der Wagen nicht in Bewegung gesetzt werden; die Motoren schalten sich aber sofort automatisch in den Strom ein, sobald alle Wagenthüren geschlossen sind. Die ganze Linie ist in Blockstrecken von etwa 100 m Länge getheilt;

jeder Wagen wird an der Grenze einer Blockstrecke, in welcher sich noch vorhergehende Wagen befinden, selbstthätig ausgeschaltet und gebremst. Die Bauzeit soll auf 1 Jahr bemessen werden, indem mit der Ausführung der Bahn von beiden Enden aus begonnen wird. Die Herstellungsarbeiten werden den Verkehr auf den Strassen möglichst wenig beeinträchtigen, den Zugang zu den Häusern aber unter keinen Umständen unterbrechen.*)

Bei der Konzessionsverhandlung am 30. Mai d. J. wurde die Konzessionsdauer mit 90 Jahren bemessen, der Fahrpreis für die ersten 15 Jahre mit 10 kr. Oe. W. pro Person festgesetzt. Die Betheiligung der Gemeinde am Reinerträgniss beginnt vom 21. Jahre ab mit 1 % und steigt von 10 zu 10 Jahren mit 1 %, bis das Maximum von 5 % erreicht ist. Die Bahn muss am 1. April 1896 dem Betriebe übergeben werden. Das Baukapital wurde mit 3 600 000 fl. fixirt; eine Ueberschreitung desselben darf nicht eintreten.

*) Die umfangreiche, aber hochinteressante Eingabe der Konzessionswerber ist im 2. Hefte des II. Jahrgangs der „Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens" wörtlich abgedruckt.

Die Trasse der elektrischen Untergrundbahn in Wien, welche von der Anglo-Oesterreichischen Bank in Verbindung mit der Firma Siemens & Halske geplant wird, soll vom Westbahnhof über die Mariahilfer Strasse und durch die innere Stadt nach der Ferdinandsbrücke führen und mehrere Zweiglinien bezw. Fortsetzungen nach Penzing, Breitensee, Ottakring, Hernals und Dornbach erhalten. Das Bau- und Betriebsprogramm ist ganz übereinstimmend mit jenem der projektirten Untergrundbahn in Budapest, das wir soeben näher besprochen haben. Auch hier soll der Bau ohne Störung des Strassenverkehrs in einem Jahre ausgeführt, der Betrieb möglichst selbstthätig abgewickelt und für die Sicherheit der Fahrgäste in weitgehender, thunlichst vollkommener Weise vorgesorgt werden. A. B.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung sind die schmalspurigen Strecken der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen

a) Hetzdorf-Eppendorf (9,79 km),
b) Herrnhut-Bernstadt (10,09 km),
c) Saupersdorf-Wilzschhaus (24,29 km),

sowie die Strecke der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen Marbach a/N.-Beilstein (14,375 km), ferner die normalspurige Strecke der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Monfalcone-Cervignano (16,378 km) als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind **erlassen worden:**

Nr. 2803 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die nächste Eisenbahn-Direktorenkonferenz und das Berner Uebereinkommen.

Dieser am 16. d. Mts. zu Tátra-Füred (Schmeks) abzuhaltenden Konferenz der Direktoren sämmtlicher Eisenbahnen der Monarchie liegt ein umfangreiches und hochwichtiges Material zur Beschlussfassung vor. Die seit Monaten in voller Thätigkeit befindlichen Komitees wie das tarifjuristische und Uebereinkommenkomitee werden in ihren Berichten über alle vom Oesterreichischen K. K. Handelsminister herabgelangten Erlässe, sowie über die Ausgleichung der Differenzen zwischen den Beschlüssen der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnenquete, endlich über die von der Handelswelt dringend gewünschten Abänderungen des neuen Betriebsreglements und der Zusatzbestimmungen die geeigneten Anträge stellen. Diese Komitees haben überdies auch noch Vorschläge zu Aenderungen im Berner Uebereinkommen vorbereitet, betreffend die Art. 6 lit. i und l, Artikel 7, 10 und 12. Gewünscht werden folgende Aenderungen. Ad Artikel 6 lit. i. Die Bahnen seien verpflichtet, im Falle der Vorausbezahlung der Fracht die Porto- und Nebengebühren im Duplikatfrachtbrief zu spezifiziren. Ad Artikel 6 lit. l eine der gegenwärtig gültigen Deutschen Verkehrsordnung analoge Bestimmung aufzunehmen. Es müsse nämlich klar und ohne Vorbehalt ausgesprochen werden, dass die Bahn die Verpflichtung hat, ein ohne Routenvorschrift aufgegebenes Gut über jene Route zu befördern, welche für die Partei die günstigsten Transportbedingungen hat. Ad Artikel 10, dass die Grenzverzollungen nicht nur durch die Bahnorgane, sondern auch durch eine andere, vom Verfügungsberechtigten speziell bezeichnete Mittelsperson (Spediteur) vorgenommen werden darf.

Wir werden die Beschlüsse der Konferenz, soweit dieselben überhaupt zur Veröffentlichung gelangen, s. Zt. mittheilen.

Die Eisenbahnvorlagen für die nächste Session des Oesterreichischen Reichsrathes.

Der Gesetzentwurf, welcher die Neuregelung des Lokalbahnwesens bezweckt, wird eine der ersten Vorlagen des Reichsrathes bilden.

Die zunehmende rasche Erweiterung unseres Lokalbahnnetzes, die Dringlichkeit, mit der die Interessenten sich für die Durchführung ihrer Projekte bemühen, lässt es begreifen, dass das neue Gesetz unter anderem eine Erweiterung der administrativen Befugnisse des Staates hinsichtlich der Lokalbahnen enthalten wird. Zur rascheren Gestion würde es jedenfalls beitragen, wenn diese Befugnisse beispielsweise betreffs der finanziellen Unterstützung der Lokalbahnen, soweit dadurch für den Staat kein faktisches Risiko entsteht, ebenso erweitert werden, wie hinsichtlich des Staatsbetriebes der Anschlussbauten und der Beistellung der Fahrbetriebsmittel. Auch in der seinerzeit abgehaltenen Lokalbahnenquete, in welcher die Neugestaltung des Lokalbahnwesens besprochen wurde, kam diese Forderung zum Ausdrucke. An sonstigen Eisenbahnvorlagen sind ferner die Verstaatlichungsgesetze über die Böhmische Westbahn, Mährisch-Schlesische Central- und Grenzbahn zu nennen. Der geplante Gesetzentwurf über die weitere Sicherstellung neuer Lokalbahnen ist an die vorherige Stellungnahme der Landtage gebunden.

Die weitere Verstaatlichungsaktion in Oesterreich.

Die eingehenden Berechnungen, welche im Handelsministerium hinsichtlich der Verstaatlichung mehrerer grosser Eisenbahnlinien angestellt wurden, sind nunmehr abgeschlossen. Es wurde ein umfangreiches Elaborat ausgearbeitet, welches die finanziellen Chancen darstellt, die sich bei der Verstaatlichung einzelner Bahnen bieten. Hierbei ist das Projekt der Erwerbung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sowie der garantirten Linie der Nordwestbahn und der Böhmischen Nordbahn in den Vordergrund getreten. Das Elaborat des Handelsministeriums wurde an das Finanzministerium geleitet und bildet dort den Gegenstand sorgfältiger Erhebungen und Ueberprüfungen. Für die Finanzverwaltung kommt in erster Reihe die budgetäre Seite der Frage in Betracht, und die Erwerbung neuer Linien wird vorwiegend von dem Standpunkte erwogen, ob dadurch nicht das Gleichgewicht im Staatshaushalte berührt werden könnte. Wenn der Staat neue Linien dem grossen Netze der Staatsbahnen einverleibt, muss er auf diesen Strecken die billigeren Güter- und Personentarife der Staatsbahnen einführen, und der Betrieb der Bahnen gestaltet sich minder lukrativ, so lange nicht der Ausfall, welcher sich aus der Reduktion der Tarife ergibt, durch eine Steigerung des Verkehres ausgeglichen wird. Bei der Nordwestbahn wurde im Jahre 1891 unmittelbar nach der Publikation der neuen Staatsbahn-Tarifsätze eine detaillirte Berechnung über die Rückwirkung eingestellt, welche eine eventuelle Rezeption dieses Tarifes auf die Einnahmen der Nordwestbahn üben könnte. Man kam hierbei zu einem Ausfalle von 3 Millionen Gulden. Falls sich diese Berechnung als richtig darstellen sollte, müsste die Staatsverwaltung auf die Erwerbung der Nordwestbahn verzichten.

Eine zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.

Handelsminister Graf Wurmbrand hat gelegentlich der Budgetdebatte im Abgeordnetenhause darauf hingewiesen, dass er der Frage einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest seine volle Aufmerksamkeit zuwende, dass diese Angelegenheit jedoch ein reifliches Studium erfordere. Die Trassirungsarbeiten bezüglich der verschiedenen hierbei in Betracht kommenden Projekte werden von den Organen der Generalinspektion mit Eifer betrieben. Angesichts der Wichtigkeit

der Frage ist es von vornherein ausgeschlossen, dass in derselben schon eine Entscheidung getroffen worden sein könne. Dafür plant der Minister zur Förderung der kommerziellen Verhältnisse Triests die Gründung einer Handels- und Seebank, und es sind bereits die vorbereitenden Schritte zur Erreichung dieses Zweckes eingeleitet. Dagegen soll das Projekt der Tauernbahn, nach Mittheilung des halbamtlichen „Fremdenblattes", nunmehr als aufgegeben zu betrachten sein und an dessen Stelle die Verbindung Laibach-Görz treten. Dieses Projekt wird bereits studirt und es sollen demnächst hohe Funktionäre des Handelsministeriums und der Generaldirektion der Staatsbahnen sich zur Besichtigung dieser Trasse nach Laibach begeben.

Erwerbung des letzten Sechstels der Wiener Verbindungsbahn durch den Staat.

Die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Südbahn wegen Erwerbung des dieser Bahngesellschaft gehörigen Sechstelantheils der Wiener Verbindungsbahn haben zu einer Verständigung geführt, welche jedoch noch der Genehmigung des Handels- und Finanzministeriums, sowie des Verwaltungsrathes der Südbahn bedarf. Derselbe hat auf Grund der von der Generalversammlung im Jahre 1889 ertheilten Ermächtigung das Uebereinkommen vollinhaltlich genehmigt und dies dem Handelsministerium mit dem Bemerken mitgetheilt, dass die Verwaltung nunmehr den weiteren Verfügungen der Regierung entgegensehe. Letztere ist durch ein Gesetz zur Erwerbung des der Südbahn gehörigen Antheils der Wiener Verbindungsbahn ermächtigt worden. Nach Perfektionirung der in Rede stehenden Transaktion wird sich der Staat im vollständigen Besitze der Wiener Verbindungsbahn befinden.

Der Septemberkupon der Mährischen Grenzbahn mit Rücksicht auf deren Verstaatlichung.

Das Wiener Landesgericht hat auf Antrag des Prioritätenkurators Dr. Stirner bewilligt, dass der Septemberkupon der 5 % Obligationen wie bisher mit 4 fl. in Silber eingelöst wird, ohne dass für den fünften Gulden Restkupons ausgegeben werden. Die Gesellschaft hat, wenn das Uebereinkommen mit der Regierung wegen der Verstaatlichung der Bahn nicht bis 31. Dezember d. J. perfekt werden sollte, dem Prioritätenkurator eine Schuldanerkennungs-Erklärung über den fünften Gulden auszustellen. Zufolge der Regierungsvorlage an den Reichsrath wegen Verstaatlichung der Mährischen Grenzbahn soll dieselbe mit 1. Januar 1895 in das Eigenthum des Staates übergehen; die Sanirung der Bahn dürfte daher mit dem genannten Tage verwirklicht werden.

Bahneröffnungen im Monat Juli d. J.

Nach der amtlichen Zusammenstellung in Nr. 101 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." wurden in jenem Monate folgende Bahnen (wie s. Zt. berichtet wurde) dem öffentlichen Verkehr übergeben:

In Oesterreich: am 3. die 3,782 km lange Anschlussstrecke vom Bahnhofe Ischl der K. K. Staatsbahnen zum gleichnamigen Bahnhofe der Salzkammergut-Lokalbahn; am 12. die 7,213 km lange Theilstrecke Gablonz-Wiesenthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn; am 18. die 6,831 km lange Lokalbahn Auspitz-Stadt-Auspitz-Nordbahnhof.

In Ungarn: am 1. die 15,36 km lange Strecke Szepsi-Poczkay-Meczenzéf nebst der 2,944 km langen Abzweigung Poczkay-Luciabánya der Lokalbahn Kaschau-Torna; am 19. die 12 km lange Theilstrecke Dubrinics-Nagy-Berezna der Ungthalbahn.

Nagy-Szeben-Nagy-Disznóder Lokalbahn: Betriebseröffnung.

Am 28. August d. J. ist die 11,94 km lange Nagy-Szeben-Nagy-Disznóder Lokalbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Trasse derselben folgt von Nagy-Szeben (Hermannstadt) bis Sellemberk (4,59 km) der Bahnlinie nach Fogaras und zweigt bei Sellemberk von dieser nach Westen ab nach der 11,94 km ab Nagy-Szeben gelegenen Endstation Nagy-Disznód, welche für den Gesammtverkehr eingerichtet ist. Die Lokalbahn ist Eigenthum der Stadt Disznód, wird durch die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen verwaltet und ist der Betriebsleitung in Kolozsvár (Klausenburg) unterstellt.

Oesterreichische Nordwestbahn: Haltestelle Ober-Olberndorf.

Die in Nr. 50 S. 469 d. Ztg. in der Korrespondenz aus Oesterreich-Ungarn unter der Ueberschrift „Eröffnung von Haltestellen" erwähnte Haltestelle Ober-Olberndorf (zwischen den Stationen Stockerau und Sierndorf der Oesterreichischen Nordwestbahn) ist z. Zt. noch nicht eröffnet. Die amtliche Mittheilung über ihre s. Zt. erfolgende Eröffnung wird von uns rechtzeitig publizirt werden.

Betriebseinnahmen der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juli d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 15 634 549 Personen und 8 473 893 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 28 012 483 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 20 523 924 fl., auf die Ungarischen Bahnen 8 488 559 fl.), d. i. für 1 km 1 004 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 14 464 759 Personen und 8 032 739 t Güter, 27 934 575 fl. oder für 1 km 996 fl.; daher ergibt sich für den Monat Juli d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,8 %.

In den ersten 7 Monaten dieses Jahres wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 81 394 868 Personen und 58 906 294 t Güter gegen 75 369 722 Personen und 55 445 072 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 188 153 925 Gulden (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 130 589 107 fl., auf die Ungarischen Bahnen 57 564 818 fl.), im Vorjahre auf 177 450 883 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 7 Monaten des laufenden Jahres 28 776 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28 015 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitraum dieses Jahres auf 6 539 fl. gegen 6 334 fl. im Vorjahre, d. i. um 205 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1894 auf 11 210 fl. gegen 10 858 fl. im Vorjahre, d. i. um 352 fl., mithin um 3,2 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 7 Monate 1894 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich bei den im „Ver.-Bl. f. E. u. Sch." verzeichneten 141 Bahnen die nachstehende Reihenfolge: Wiener Verbindungsbahn mit 90 615 fl., Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 59 851 fl., Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 32 364 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 30 682 fl., Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 22 465 fl. und Leoben-Vordernberger Bahn mit 22 035 fl.

Der Oesterreichische Fremdenverkehrs-Kongress.

Dieser Kongress wurde in Graz unter zahlreicher Betheiligung der Vertreter von Behörden und Körperschaften am 2. d. Mts. abgehalten. Der Eröffnungsrede des Protektors dieses Kongresses, des Handelsministers Grafen Wurmbrand, ist folgendes, das Eisenbahnwesen betreffend, zu entnehmen: „Für die Hebung des Fremdenverkehrs bleibt die wichtigste Frage die Verkehrsmöglichkeit. Ich habe schon in meiner früheren Stellung (als Landeshauptmann von Steiermark) gezeigt, welches Gewicht ich auf die Lokalbahnen lege, welche Bahnen so viele schöne Gegenden erschliessen sollen. Ein ebenso wichtiges Moment bildet die Unterkunft. Steiermark ist in Beziehung auf das Lokalbahnwesen den anderen Provinzen des Reiches vorangegangen, und es wäre wünschenswerth, dass auch die anderen Gebirgsländer diesem Beispiele folgen würden. Was aber die Unterkunft der Fremden anbetrifft, so erscheint dieser wichtige Faktor noch sehr unentwickelt, und ich muss bedauern, dass Steiermark nicht durch Errichtung von Hotels gezeigt hat, wie man für die Fremden vorsorgen soll. Es stehen diesen Bestrebungen manchmal egoistische Bedenken entgegen." (Der Minister bespricht dabei die Befürchtungen sowohl der Bevölkerung wegen der dann eintretenden Vertheuerung der Lebensmittel, als auch der schon bestehenden, aber sehr unzureichenden Wirths- und Gasthäuser, wegen der ihnen durch die Fremdenhotels dann erwachsenden Konkurrenz.) „Für das Allgemeine, für das Gemeinwohl", so schloss der Minister, „müssen wir wünschen, dass solche Bestrebungen nicht zur Geltung kommen, sondern dass ein grosser Zug von Fremden durch die Alpenländer gehe und dadurch die Wohlhabenheit der Länder gesteigert werde."

Beschränkung der Zahl fremdländischer Arbeiter beim Eisenbahnbau in Ungarn.

In Nr. 68 S. 638 d. Ztg. wurde über die Agitation gegen solche Arbeiter berichtet. Dieselbe hat nun insofern einen Erfolg gehabt, als der Königlich Ungarische Handelsminister an sämmtliche Eisenbahn-, Brücken- und andere Bauunternehmungen des Landes einen Erlass gerichtet hat, in welchem angeordnet wird, dass bei diesen Bauten höchstens 50 % fremder Arbeiter beschäftigt werden dürfen, und die auch nur in dem Falle, wenn die Unternehmer Ungarländische Arbeiter nicht in genügender Anzahl bekommen können.

Reform der Verkehrsstatistik in Ungarn.

Der Ungarische Handelsminister plant eine Reform der gesammten Waarenverkehrs-Statistik. Aus diesem Grunde hat der Minister einen Gesetzentwurf ausarbeiten lassen, der die

Schwierigkeiten, die bei der Sammlung der Daten für die Waarenverkehrs-Statistik auftauchen beheben soll. Dieser Gesetzentwurf wird die folgenden wesentlichen Neuerungen enthalten: die genauere und präzisere Benennung der Waaren als bisher; den Nachweis über die Provenienz und den Bestimmungsort der Waaren (jetzt wird blos die Aufgabe- und Abgabestation ausgewiesen), die Ausdehnung der Waarenverkehrs-Statistik auf den Landstrassenverkehr an der Oesterreichischen Grenze, schliesslich gewisse rigorosere Verfügungen für die mit der Eintragung der Daten betrauten Eisenbahn- und anderen Organe, ja auch für das Publikum selbst, welches auf die pünktliche Angabe der Daten auch jetzt wenig Sorgfalt verwendet. Der Minister hat dem statistischen Amte den Auftrag gegeben, die Lieferung der Daten zur Waarenstatistik an Ort und Stelle mit grösster Gründlichkeit zu studiren. Zu diesem Zwecke werden in jedem Monate Reisen von mehreren Beamten unternommen, deren Aufgabe es ist, ausser dem Studium dieser Fragen auch eine Kontrole über die Stationen hinsichtlich der Waarenverkehrs-Statistik auszuüben.

Ungarns Getreide- und Mehlausfuhr im Monat August d. J.

Diese Ausfuhr gestaltete sich recht lebhaft und besser als in der gleichen Periode des Vorjahres, obschon für den Hauptartikel, Weizen, die Absatz- und Preisverhältnisse derzeit nicht günstig liegen, ausserdem überall ansehnliche Vorräthe lagern; diesen Ursachen ist es zuzuschreiben, dass der Export in Weizen trotz der vorzüglichen Qualität bisher ein relativ beschränkter war. In Gerste hingegen waren die Versendungen sehr umfassend, sodass eine rege Ausfuhrthätigkeit stattfand, deren Zug zunächst nach den Süddeutschen Gebieten, sowie nach Fiume gerichtet ist, von wo die Waare nach Grossbritannien, Holland und Belgien verschifft wird. In Hülsenfrüchten stand ebenfalls ein reger Verkehr nach sämmtlichen diesseitigen Konsumländern und auch Nordamerika statt. Der Export an Mehl war ein umfassenderer als vordem; erhebliche Mengen gingen insbesondere nach Frankreich, Grossbritannien und Brasilien ab.

Die Wienthallinie der Wiener Stadtbahn.

Für die Theilstrecke Hütteldorf-Hietzing wurden von der Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen neue Pläne ausgearbeitet. Das Lichtraumprofil ist auf 4,8 m erhöht worden, wodurch es ermöglicht wird, dass sämmtliche Verkehrsmittel aller Bahnen auf dieser Linie befördert werden können. Der Bahnhof in Hütteldorf wird als grosser Centralbahnhof eingerichtet, in welchen die Vorortlinie, die Wienthallinie und die Linie der Westbahn, welche den Wetbahnhof mit Schwechat und Kaiser-Ebersdorf verbindet, einmünden werden. Die Geleisezahl ist eine grosse, entsprechend der einzurichtenden grossen Anzahl von Zügen. Die Länge des Bahnhofs beträgt 1500 m. Die Anlage für den Personenverkehr ist grossartig gedacht. An der Personen-Einsteigstelle sind 11 Zuggeleise geführt. Auf dem Bahnhofe selbst wird eine Remise für 19 Lokomotiven gebaut und an anderer Stelle ein Raum für eine zweite ebenso grosse Remise im Bedarfsfalle reservirt. Nach dem Verlassen des Hütteldorfer Bahnhofs setzt die Wienthallinie mittelst einer 21 m weiten eisernen Brücke vom linken auf das rechte Wienflussufer über. Von da aus geht die Trasse auf gewölbten Viadukten mit 11 Oeffnungen, senkt sich allmählich in das Niveau und fällt dann unter dasselbe, worauf die weitere Führung als Tiefbahn erfolgt. Der Strecke Hütteldorf-Hietzing werden 3 Haltestellen eingefügt.

Steuerfreiheit der einen Bestandtheil der Betriebsanlagen einer Eisenbahn bildenden Schleppbahnen (Rechtsfall).

Von der Lokalbahn Mährisch-Weisskirchen-Wsetin zweigen 4 zu industriellen Etablissements führende Geleise ab, für deren Betrieb die Finanzbehörde die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit der Erwerbsteuer belegt. Ueber Beschwerde der Gesellschaft hob der Verwaltungsgerichtshof die Verfügung der Finanz-Landesdirektion mit Erkenntniss vom 25. April d. J. aus folgenden Gründen auf: Gemäss der Konzessionsurkunde vom 27. Juli 1882, auf deren Grundlage die Lokalbahn Weisskirchen-Wsetin gebaut wurde, geniesst diese Bahn die Steuerbefreiung auf die Dauer von 30 Jahren. Wenn nun auch die einer Eisenbahn gewährten gesetzlichen Bestimmungen und Begünstigungen nicht auch auf die in diese Eisenbahn einmündenden Flügel- und Schleppbahnen sich erstrecken, so ist es andererseits selbstverständlich, dass unter der konzessionirten „Linie“ nicht blos ein gerades Geleise zwischen Anfangs- und Endpunkt der Linie gemeint sein kann, sondern auch die in einzelnen Stationen oder auch ausserhalb derselben zu Betriebszwecken abzweigenden Geleise nicht von der konzessionirten Linie unterschieden werden können, namentlich dann nicht, wenn diese Nebengeleise auf dem Territorium der Bahn ausgeführt werden. Alle diese Umstände treffen aber auf die fraglichen 4 Geleise zu, da dieselben auf dem Territorium der Lokalbahn gebaut und von ganz unbedeutender Länge nur die Verbindung zu den Anschlussgeleisen der betreffenden Etablissements herstellen, um so eine zum Zwecke der leichteren Befrachtung nöthige Verbindung zwischen der Ladestelle und der kurrenten Bahn herzustellen; der Betrieb dieser sogen. Schleppbahnen mit den Betriebsmitteln und dem Personal der Lokalbahn bewerkstelligt, auch eine besondere Betriebsrechnung nicht geführt wird, endlich da für diese Schleppbahnen keine Konzession, sondern nur ein Bau- und Benutzungskonsens ertheilt wurde. Aus all' diesen Erwägungen musste der Verwaltungsgerichtshof den wesentlich integrirenden und unlösbaren Zusammenhang der 4 Geleise mit der konzessionirten Bahn annehmen, daher die für diese gewährte Begünstigung auch für jene Anwendung findet. (Budwinski, XVII S. 444 Nr. 7223.)

Personalien aus dem K. K. Handelsministerium.

Dem bisherigen Sektionsrath im K. K. Handelsministerium, Dr. Josef Ritter von Küchler, wurde von Sr. Majestät der Titel und Charakter eines Ministerialraths verliehen. Der Genannte hat sich auch durch die vorzügliche Leitung der Redaktion des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff.“ verdient gemacht.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Oesterreichische Goldrente hat den Paristand erreicht und der Finanzminister dürfte bald von der reichsräthlichen Ermächtigung Gebrauch machen, weitere 106 000 000 fl. Goldrente auszugeben. Dagegen machte sich eine Geldknappheit fühlbar, welche auch den Kurs der Transportpapiere beeinflusste. Rückgängig waren die Aktien der Staatsbahn (357), der Südbahn (112,25), der Lemberg-Czernowitzer Bahn (279,75), der Kaschau-Oderberger Bahn (187,25), der Ungarisch-Galizischen Bahn (208), der Nordwestbahn (229,25) und der Elbethalbahn (267,50). Dagegen waren die Aktien der übrigen Böhmischen Bahnen, so der Aussig-Teplitzer Bahn (1685), der Buschtêhrader Littera A (1284) in etwas besserer Nachfrage, was auch von den Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3215) gilt. In Prioritäten bewegte sich das Geschäft in sehr gemessenen Grenzen und zeigen deren Kurse keine wesentliche Veränderungen gegen die Vorwoche.

Aus Frankreich.

Die Verstaatlichungsfrage.

Zum ersten Male seit den berühmten Verträgen von 1883 ist der Kammer ein Verstaatlichungsentwurf, nämlich bezüglich der Orléansbahn vorgelegt worden; der Abgeordnete Camille Pelletan hat dieses Ereigniss zum Anlass genommen, in der Zeitschrift „La voie ferrée“ einen Ueberblick über die Entwickelung der Staatsbahnfrage in Frankreich zu geben. Wir entnehmen daraus folgendes: Die Julimonarchie hat zuerst die neuen grossen Verkehrsstrassen dem Privatgewerbe oder richtiger dem Monopol der hohen Finanzwelt überliefert; seitdem haben sich die Republikaner thatkräftig dagegen verwahrt. Vor der Februarrevolution war die Anschauung der republikanischen Partei über das Eisenbahnwesen nicht zweifelhaft und jedenfalls den Privatgesellschaften unbedingt abgeneigt. Als die Republik errichtet war, versuchte auch die neue Regierung ihre Grundsätze in dieser Beziehung zu verwirklichen; die Umstände erleichterten diese Aufgabe Infolge des Finanzkrachs, welcher der Revolution folgte, sahen sich fast alle Gesellschaften ausser stande ihre Verpflichtungen zu erfüllen; der Staat musste die Linien übernehmen und den Bau fortsetzen. Aber von Anfang an wurden die Entwürfe für eine planmässige Verstaatlichung lebhaft bekämpft. Natürlich hatte man nicht Zeit, sie zu verwirklichen, denn die Republik von 1848 war nur einige Wochen republikanisch. Schon in den ersten Tagen des Juni war man in vollem Rückschritt und noch schlimmer wurde es, als im Frühjahr 1849 die gesetzgebende Versammlung gewählt wurde; mit ihr erhielt das Privatbahnwesen wieder die Oberhand. Der 2. Dezember vollendete dieses Geschäft in ganz ungeheuren Verhältnissen; alle grossen Monopole wurden eingerichtet, erneuert oder verschärft. So sind die jetzigen grossen Gesellschaften entstanden.

Man hätte glauben sollen, dass, sobald der Geist der Freiheit wieder zu Worte kam, die Einrichtung der Gesellschaften wie unter Louis Philipp lebhaft angegriffen worden wäre. Es war nicht so; die Erörterungen über Eisenbahnen nahmen vielmehr in dem zweiten Abschnitt des Kaiserreichs nur wenig Platz ein, obwohl Frankreich in dieser Zeit leidenschaftlich auf die wieder laut werdenden republikanischen Stimmen horchte. Es hatte sich aber keineswegs die republikanische Anschauung geändert, sondern die in vielen Gesichtspunkten so hervorspringende parlamentarische Gegenpartei des zweiten Kaiserreichs schien sich sehr wenig mit wirthschaftlichen und finanziellen Fragen zu beschäftigen. Aber nach der

Revolution vom 4. September 1870, als die Nationalversammlung vereinigt war, wurde der alte republikanische Lehrsatz wieder aufgenommen; besonders die um Gambetta gebildete Gruppe machte den Anfang. Sogar Rouvier, der spätere Berichterstatter über die Verträge von 1883 soll einen Entwurf, betreffend die Verstaatlichung der Eisenbahnen, unterschrieben haben. Man hatte damals keine Mehrheit, um solche Gedanken zu verwirklichen; aber gleich nach dem 16. Mai waren die grossen Gesellschaften ernstlich bedroht.

Die nothgedrungene Verstaatlichung der Charentelinien bot eine gute Gelegenheit, um die neue Absichten zu bekräftigen; alle vorgelegten Entwürfe für Ueberlassung dieser Linien an die Orléansbahn scheiterten. So wurde das erste Französische Staatsbahnnetz gebildet. Man rechnete sehr darauf, hierbei nicht stehen zu bleiben, um so mehr als das so gebildete Netz weder Abrundung noch Ausgangspunkte hatte. Die Verstaatlichung der Orléansbahn schien nur eine Frage der Zeit zu sein; Entwürfe waren bereits im Namen der Kammer geprüft worden. Als Ende 1884 Gambetta zur Macht kam, theilte man ihm die Absicht zu, die Sache zu Ende zu führen; die Wahl von Raynal und Allain-Targé zu Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen schien diesen Gedanken nahezulegen, denn Raynal war damals ein wüthender Feind der grossen Gesellschaften. Nach dem Sturz des Ministeriums Gambetta brauchte Raynal nur ein Jahr, um von einem Ende zum anderen zu gelangen. Im Jahre 1883 streckte die Regierung durch die berühmten Verträge die Waffen vor den grossen Gesellschaften; seitdem mussten infolge dieser neu geschaffenen Lage die Verstaatlichungsgedanken nothgedrungen vertagt werden. Während in Frankreich die zur Macht gelangte republikanische Partei den Lehrsatz der Verstaatlichung aufgibt, drängen in der übrigen Welt Erfahrung und Nothwendigkeit zu einer Einrichtung, zu der die Demokratie ursprünglich auf theoretischem Wege gelangt war.

Pelletan empfiehlt schliesslich, die Verstaatlichung nicht mit der Orléansbahn zu beginnen, weil diese eine der bestverwalteten Bahnen ist und der Staat daher keine grossen Erfolge erzielen kann, sondern mit der West-, Ost- oder Südbahn.

Fleischbeförderung im Sommer.

Die Rechtskammer der vereidigten Markthallenmakler hat sich darüber beschwert, dass im Sommer die Fleischsendungen manchmal arg beschädigt ankommen, obwohl sie als Eilgut befördert worden sind. Die Rechtskammer sucht den Grund für diese Vorkommnisse in dem langen Lagern der Sendungen auf den Einladeplätzen, wo sie bis zum Eintreffen der Züge ohne Schutz den Sonnenstrahlen preisgegeben sind; sie verlangt daher, dass am Tage dieses Lagern nie länger als eine Stunde dauern soll. Da nach dem Bedingnissheft die als Eilgut zu befördernden Sendungen wenigstens drei Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges aufgegeben sein müssen, so hat sich der Minister der öffentlichen Arbeiten darauf beschränkt, die Eisenbahngesellschaften durch Rundschreiben vom 1. August d. J. auf die Nothwendigkeit hinzuweisen, dass Waaren, die von der Hitze leiden, während des Aufenthaltes auf dem Bahnhof so viel wie möglich vor den Sonnenstrahlen geschützt werden.

Zulassung von Viehbegleitern in die Pferdewagen.

Die Verkehrsordnung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bestimmt, dass die Viehbegleiter im Gepäckwagen des betreffenden Viehzuges befördert werden, wenn ihre Anzahl nicht genügend ist, um die Einstellung eines Wagens III. Klasse zu begründen. Diese Bestimmung schliesst das Verbot ein, die Viehbegleiter unterwegs in die Viehwagen zuzulassen; dieses Verbot wurde indessen für die Pferdebegleiter nur auf die I-Wagen (die mit einem von Innen zu öffnenden Verschluss versehen sind) angewendet. Infolge eines bei les Arcs vorgekommenen Unfalls erliess die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ein Rundschreiben an ihre Beamten, in dem zunächst der allgemeine Grundsatz aufgestellt wurde, dass die Viehbegleiter in die zu ihrer Verfügung gestellten Viehwagen nur während des Aufenthalts auf den Stationen und unter gewissen Bedingungen zugelassen werden. Ausnahmen waren nur zugelassen für die I-Wagen, die mit einem von Innen zu bedienenden Verschluss versehen sind, ferner für die G-Wagen, die mit Lampen wie die Personenwagen ausgestattet sind, endlich für die Viehwagen, welche Pferde des Heeres befördern, wenn die Beleuchtung dieser Wagen unter den vorgeschriebenen Bedingungen gesichert werden konnte. Die Prüfung dieses Rundschreibens durch den technischen Betriebs-Eisenbahnrath hat diesem zu folgendem Gutachten Anlass gegeben: 1. In die Pferdewagen G, die mit Lampen versehen sind, können Viehbegleiter unterwegs ohne Vorbehalt zugelassen werden. 2. In die Viehwagen I und I I können Viehbegleiter gleichfalls zugelassen werden, aber nur am Tage und unter der Bedingung, dass die Wagen mit einer Verschlussvorrichtung versehen, die sich von Innen öffnen lässt. 3. Die Zulassung der Viehbegleiter in die unter 2. genannten Wagen während der Nacht und selbst am Tage, wenn die Wagen nicht von Innen geöffnet werden können, ist auf die Aufenthalte in den Stationen zu beschränken, wobei auch ferner die gegenwärtig geltenden Vorsichtsmaassregeln zu treffen sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dieses Gutachten bestätigt und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn durch Erlass vom 2. August d. J. aufgefordert, das genannte Rundschreiben diesem Gutachten anzupassen.

Beförderung feuergefährlicher Gegenstände.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist darauf aufmerksam gemacht worden, dass es von Nutzen ist, Oelgas und die als Kinderballons bezeichneten Fesselballons in eine der vier durch Ministerialerlass vom 9. Januar 1898 bezeichneten Gruppen der feuergefährlichen oder Sprengstoffe aufzunehmen. Nach Prüfung der Frage durch die Aufsichtsbeamten und Generalinspektoren hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 10. August d. J. entschieden, dass die genannten beiden Stoffe in die vierte Gruppe aufzunehmen und zur Eisenbahnbeförderung nur unter folgenden Bedingungen zuzulassen sind: 1. Das Oelgas muss in Eisenblechbehältern enthalten sein; die Behälter sind, bevor sie in Gebrauch genommen werden, einer Prüfung unter einem Drucke zu unterziehen, der 6 kg für den Geviertcentimeter höher ist als derjenige, den sie gewöhnlich auszuhalten bestimmt sind. Diese Prüfung ist alle fünf Jahre zu erneuern. 2. Die genannten Fesselballons müssen, wenn sie nicht von den Reisenden in der Hand gehalten werden, jedoch höchstens in der Anzahl von zwei Stück, in gedeckten Wagen mit vollen Wänden befördert werden. Diese Entscheidung gilt nur vorläufig und die Eisenbahngesellschaften sind aufgefordert worden, etwaige Bemerkungen dem Minister einzureichen.

Anwendungsbedingungen der allgemeinen Frachtgut-Tarife.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch den Landes-Eisenbahnrath den neuen Text der Anwendungsbedingungen der allgemeinen Frachtguttarife, welche die Eisenbahngesellschaften im Verein mit der Staatsbahnverwaltung als Ersatz für den gegenwärtigen Text vorgeschlagen haben, prüfen lassen. Zunächst macht der Eisenbahnrath darauf aufmerksam, dass der vorgeschlagene gemeinsame Text in verschiedenen Punkten neue Anordnungen oder Berichtigungen enthält, welche gegenüber den jetzigen Bestimmungen Erschwerungen bilden. Die Verfrachter haben aber nicht weniger Interesse daran, die an den Bedingungen vorgenommenen Aenderungen kennen zu lernen als die Preisänderungen, da mit diesen die Bedingungen in gewissem Sinne ein untheilbares Ganze bilden. Der Eisenbahnrath hat infolge dessen das Gutachten abgegeben, dass die Eisenbahnverwaltung den Anwendungsbedingungen die gleiche Veröffentlichung zu theil werden lasse, die für eine Aenderung der Preise vorgeschrieben ist. Andererseits war der Eisenbahnrath der Ansicht, dass ein wirkliches Interesse vorläge, von den eigentlichen Bedingungen, die den gewöhnlichen Formen der Genehmigung unterliegen, alle Bestimmungen zu trennen, die aus Ministerialerlässen hervorgehen, beispielsweise die auf den Ausnahmetarif, die Nebengebühren, die Fristen u. s. w. bezüglichen.

Da dem Minister der öffentlichen Arbeiten diese Bemerkungen begründet erschienen, so hat er die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 12. August d. J. ersucht, den vorgeschlagenen gemeinsamen Text in der Weise umzuarbeiten, dass die Bestimmungen der Ministerialerlasse nicht wie jetzt mit den eigentlichen Anwendungsbedingungen vermischt sind. Diese Bestimmungen sind entweder in einen Anhang aufzunehmen oder durch besondere Schrift kenntlich zu machen. Nach erfolgter Umarbeitung ist der Aufsichtsbehörde Mittheilung zu machen; zugleich sind die Aenderungen durch Aushang zur Kenntniss der Verfrachter zu bringen.

Betriebseröffnung.

Die Westbahn hat am 14. August d. J. die Schmalspurlinie Guingamp-Paimpo (36,853 km) mit den Zwischenstationen Trégonneau-Squiffiec, Plouëc, Pontrieux und Plourivo Lézardrieux für den Personen- und Eilgutverkehr eröffnet.

Konzessionsübertragung.

Durch Verordnung vom 6. August d. J. ist die Uebertragung der Konzession für die durch Verordnung vom 18. August 1893 für gemeinnützig erklärten elektrischen Strassenbahnen von Dijon von den bisherigen Konzessionsinhabern Grammont, Bellantant und Faye auf die „Compagnie des tramways electriques de Dijon“ genehmigt worden.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Die im Seinedepartement gelegene, für Personen- und Gepäckverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Saint Maur les Fossés nach Vincennes, welche

der „Compagnie des tramways de Saint Maur les Fossés et extensions“ ohne Beihilfe oder Zinsengewähr konzessionirt ist.

2. Die im Marnedepartement am 18. Oktober 1893 an Oudin und Pierre konzessionirte, mit 1 m Spurweite herzustellende, für Personen- und Packetverkehr bestimmte Strassenbahn von Ay einerseits nach Epernay und andererseits nach Mareuil sur Ay, die auf Kosten des Departements angelegt wird.

3. Die der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn durch Vertrag vom 3. Juli 1893 und durch Nachtrag vom 13. Juli d. J. vorläufig konzessionirte Linie von allgemeinem Interesse von le Fayet nach Chamonix und der Schweizer Grenze über den Barberinepass. Von den dem Staat zur Last fallenden Ausgaben kommen die vom Departement und den betheiligten Gemeinden oder Eigenthümern angebotenen Beihilfen in Abzug. Da die Strecke von Chamonix nach der Schweizer Grenze als Ersatz der Linie Ambérieu-Cerdon gilt, so wird die für letztere der Mittelmeerbahn bewilligte Beihilfe von 400 000 Frcs. auf erstere übertragen. Der Betrieb der Linie von le Fayet nach der Schweizer Grenze wird im Winter eingestellt. Die Zugförderung kann durch Drahtseil, Dampfmaschine, Heisswasser oder Elektrizität erfolgen.

4. Die in den Departements Loire-Inférieure und Maine et Loire mit 1 m Spurweite anzulegende Lokalbahn Nantes-Cholet nebst Zweigbahn Beaupréau-Chalonnes. Das für die Zinsengewähr in Betracht kommende Anlagekapital darf für den in Loire-Inférieure gelegenen Theil (30,4 km) 61 050 Frcs. für 1 km und für den in Maine et Loire gelegenen Theil (83,5 km) 46 436 Frcs. für 1 km nicht übersteigen; überhaupt darf die jährliche Belastung des Staatsschatzes 37 119 Frcs. für das erstgenannte und 75 958 Frcs. für das letzgenannte Departement nicht überschreiten. Den Betrieb hat die „Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou“ ohne Rücksicht auf die Höhe der Einnahme auf eigene Kosten und Gefahr zu führen, wobei als Betriebskosten nur 1200 Frcs. für 1 km nebst $^2/_3$ der Betriebseinnahme in Rechnung gestellt werden dürfen.

5. Das an die Unternehmer öffentlicher Arbeiten Paul Beldant, Edmond Beldant und François Baërt in le Mans im Departement der Ardennen konzessionirte, mit 0,80 m Spurweite zu bauende Lokalbahnnetz: a) Raucourt-Vouziers nebst Zweigbahn Châtillon-Buzancy (58 km), b) Nouzon-Gespunsart (8 km), c) le Tremblois-Rocroi (11,5 km), und d) Wasigny-Signy-l'Abbaye (11,61 km). Das Anlagekapital darf 4 669 000 Frcs. und die jährliche Belastung des Staatsschatzes 80 976 Frcs. nicht übersteigen, auch hat der Staat nach Verhältniss seiner Beihilfe auf die dem Departement etwa zufallenden Erträge Anspruch. Die durch Gesetz vom 17. Juli 1879 in Aussicht genommene Linie von allgemeinem Interesse von einem Punkte der Line Mézières-Hirson über Rocroi nach der Grenze bei Chimay wird nunmehr aufgegeben. Die Betriebsführung erfolgt ohne Rücksicht auf die Höhe der Einnahme auf Gefahr und Kosten der von den Unternehmern zu bildenden Gesellschaft, wobei an Betriebskosten nicht mehr als 1 000 Frcs. für 1 km nebst $^1/_4$ der Betriebseinnahme, ferner 1,2 Cts. für das Tonnenkilometer und 40 Cts. für das Zugkilometer in Rechnung gestellt werden dürfen.

6. Die im Norddepartement am 7. März 1893 an A. Lambert konzessionirte vollspurige Lokalbahn von Pont de la Deûle nach Pont a Marcq (29 km). Das Anlagekapital darf 75 000 Frcs. für 1 km und die jährlich Belastung des Staatsschatzes 31 900 Frcs. nicht übersteigen. Als Mindesteinnahme aus dem Betriebe sind dem Unternehmer 1 100 Frcs. für 1 km zugesichert. Für die Betriebskosten ist bei einer kilometrischen Einnahme bis zu 4 200 Frcs. eine Höchstgrenze von 1 300 Frcs. für 1 km nebst der Hälfte der Einnahme und bei einer höheren Einnahme eine Höchstgrenze von 2 000 Frcs. für 1 km nebst $^1/_3$ der Einnahme festgesetzt. Erreichen die wirklichen Ausgaben diese Höchstgrenze nicht, so fallen von der Ersparniss $^2/_3$ dem Unternehmer zu.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Der Preussische Eisenbahnfiskus wird bei einer Klage auf Entschädigung wegen Enteignung von der Eisenbahndirektion, nicht vom Betriebsamt vertreten. Zulässigkeit der nachträglichen Ladung der Eisenbahndirektion bei einer ursprünglich gegen das Betriebsamt gerichteten Klage. Thatbestand: Kläger hat zur Erbauung der Eisenbahn Tönning-Garding einen Theil seines Grundbesitzes abtreten müssen und beschreitet den Rechtsweg gegen einen Expropriationsbeschluss des Bezirksausschusses zu Schleswig. Die Klage ist dem als „gesetzlichen Vertreter“ des Eisenbahnfiskus bezeichneten Eisenbahn-Betriebsamt zu Flensburg rechtzeitig zugestellt worden; nachträglich ist die Zustellung auch an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona erfolgt. Auf die Klage hat sich zunächst die Eisenbahndirektion schriftlich eingelassen und aus sachlichen Gründen um Abweisung gebeten. Sodann stellte das Betriebsamt den nämlichen Antrag, jedoch mit der Begründung, dass es nichts mit der Sache zu thun habe, da die Königliche Eisenbahndirektion mit dem Eisenbahnbau beauftragt sei. Im ersten Verhandlungstermin vom 17. Januar 1893 traten für den Beklagten sowohl die Eisenbahndirektion, als das Betriebsamt durch besondere Prozessbevollmächtigte auf. Die Parteien verhandelten über die Frage, wer der gesetzliche Vertreter des Fiskus sei. Nach Einlangung weiterer Schriftsätze hat das Königliche Landgericht zu Flensburg auf die mündliche Verhandlung vom 14. Februar 1893 durch Zwischenurtheil den Antrag des Eisenbahn-Betriebsamts: „die Klage abzuweisen“, zurückgewiesen und zugleich „die Kosten dieses Verfahrens“ dem Fiskus zur Last gesetzt. Demnächst ist auf Grund fortgesetzter mündlicher Verhandlung mit den Prozessbevollmächtigten der Eisenbahndirektion Beweisbeschluss in der Sache selbst erlassen worden und das Beweisverfahren noch im Gange. Beklagter, vertreten durch das Eisenbahn-Betriebsamt, hat aber gegen das Urtheil vom 14. Februar 1893 Berufung eingelegt. Nachdem diese durch Erkenntniss des II. Civilsenats des Königlichen Ober-Landesgerichts zu Kiel vom 31. Oktober 1893 kostenpflichtig zurückgewiesen worden ist, verfolgt das Betriebsamt namens des Beklagten nunmehr die Revision mit dem Antrage: „das angefochtene Urtheil aufzuheben und unter Aenderung des ersten Urtheils die Klage abzuweisen, auch dem Kläger die Prozesskosten aufzuerlegen“. Der Vertreter des Klägers hat Verwerfung der Revision beantragt.

Der Sachverhalt ist mündlich vorgetragen worden.

Entscheidungsgründe: Die Abweisung der Klage überhaupt verbietet sich aus formellen und sachlichen Gründen. Gegen das Landgerichts-Urtheil vom 14. Februar 1893 hat für den beklagten Fiskus nur das Königliche Betriebsamt zu Flensburg Berufung eingelegt und nur über dessen Antrag ist in dem angefochtenen Urtheil erkannt worden. Dieser Antrag erstreckt sich nicht und konnte sich auch nicht auf die Zurückweisung des Klageanspruchs selber erstrecken, da zu einer solchen Sachbitte blos die wirkliche gesetzliche Vertreterin des beklagten Eisenbahnfiskus legitimirt war, als solche aber nur die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona betrachtet werden kann, wie beide Vorinstanzen ohne Rechtsirrthum angenommen haben. Die zuletzt genannte Behörde hat sich sodann in einen Schriftenwechsel mit dem Kläger eingelassen, mündlich mit ihm verhandelt, sich dabei auf ihre Vertretungsbefugniss berufen und die Klageabweisung aus materiellen Gründen beantragt. Damit ist diese Behörde in den Prozess eingetreten und kommt es jetzt nicht mehr darauf an, dass ursprünglich für den nicht prozessfähigen Beklagten eine nicht zu dessen Vertretung befugte untergeordnete Behörde geladen war. Denn die Klage selber entspricht in ihrer Rubrik der Vorschrift des § 230 Ziffer 1 der Civil-Prozessordnung, wonach sie die Bezeichnung der Parteien — hier also des Fiskus als Beklagten — enthalten muss, während die Angabe des gesetzlichen Vertreters (§ 121 ibid.) kein wesentliches Erforderniss ist. Die Prozessübernahme erscheint um so unbedenklicher, als der Preussische Fiskus mit allen seinen Verwaltungsstellen als Ein Rechtssubjekt sich darstellt, und dessen wirklicher Vertreter in einem Falle der vorliegenden Art, falls er ohne Ladung oder ohne rechtzeitige Zustellung der Klage in den Prozess eintreten will, ausdrücklich und stillschweigend auf die Ladung verzichten kann. Vergleiche § 267 Civil-Prozessordnung. Dies hat das Reichsgericht in seiner Entscheidung Band II S. 392 bereits ausgesprochen. Es ist daher unerheblich, ob die Zustellung der hier erhobenen Klage an die Königliche Eisenbahndirektion noch rechtzeitig innerhalb des Laufs der sechsmonatlichen Frist zur Klageerhebung oder erst später stattgefunden hat, und es ist auch die Thatsache, dass Kläger noch im ersten Verhandlungstermin bei seiner Behauptung beharrte, dass der Fiskus durch das Betriebsamt zu Flensburg vertreten werde, ohne Einfluss auf die Entscheidung.

Auch dem eventuellen Revisionsantrag, die Klage insoweit abzuweisen, als sie gegen das Königliche Betriebsamt gerichtet worden sei, konnte nicht stattgegeben werden. Denn das Betriebsamt ist nicht als Partei belangt und der beklagte Fiskus selbst hat sich, wie schon erwähnt, auf die erhobene Klage eingelassen. Mit Unrecht beruft sich die Revision zur Rechtfertigung ihres Gesuchs auf die in Band 29 Nr. 109 S. 408 ff. abgedruckte Entscheidung des Reichsgerichts. Dort lag die Sache so, dass die Eisenbahndirektion als eigentliche Vertreterin des Fiskus einen besonderen Prozessbevollmächtigten gar nicht aufgestellt hatte und die Entscheidung nur zwischen dem Kläger und dem zu Unrecht als Vertreter des Fiskus geladenen Betriebsamte zu treffen war.

Begründet ist jedoch die Revision insoweit, als Beklagter verlangt, dass der Kläger in diejenigen besonderen Kosten erster Instanz verurtheilt werde, welche durch die Zustellung der Klage an das Betriebsamt, den Eintritt

dieser Behörde in den Prozess und deren Vertheidigung bis zur mündlichen Verhandlung vom 17. Januar 1893 einschliesslich erwachsen sind. Dass nämlich dem Königlichen Betriebsamte vor den von ihm vollzogenen prozessualischen Handlungen seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona mitgetheilt worden sei, dass diese Behörde namens des beklagten Fiskus den Rechtsstreit aufnehmen werde, ist weder behauptet noch festgestellt worden. Das Betriebsamt hatte daher allen Grund, die Einrede der mangelnden gesetzlichen Vertretung durch einen besonderen Prozessbevollmächtigten zu erheben; es konnte ihm, da es der Kläger noch in der ersten mündlichen Verhandlung als Vertreter des Fiskus behandelt wissen wollte, nicht angesonnen werden, sich auf ein von Amtswegen über den Legitimationspunkt ergehendes, ihm günstiges Erkenntniss zu verlassen oder im Termin selber mit seiner Vertretung den Prozessbevollmächtigten der Königlichen Eisenbahndirektion zu beauftragen.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 20. März 1894 in Sachen C. w. Preuss. Eisenbahnfiskus.)

Bücherschau.

L'État et les voies ferrées d'intérêt local en Allemagne. Étude sur le loi prussienne du 28 juillet 1892, avec traduction de cette loi. Par M. Joseph Penet, Docteur en droit, licencié ès lettres (Extract du Bulletin de la Société de législation comparée). Paris, Librairie Cotillon, F. Pichon, Successeur, Éditeur. Librairie du Conseil d'État et de la Société de législation comparée, 24. Rue Soufflot. 1894.

Ein Ereigniss, wie der Erlass des Gesetzes vom 28. Juli 1892, dem in ganz Deutschland die grösste Bedeutung beigemessen wurde, sollte in Frankreich um so weniger unerörtert bleiben, — bemerkt der Verfasser, — als man sich dort seit weniger als dreissig Jahren zum dritten Male anschickt, die einschlägige Gesetzgebung zu ändern und wo das Bedürfniss für den weiteren Ausbau des Lokalbahnnetzes immer schärfer hervortritt. In Frankreich hat die befriedigende Regelung der folgenden Punkte bisher am meisten Schwierigkeiten gemacht: Welche Behörden sollen für die Lokalbahnen zuständig sein? Wie sind die für den beschleunigten Ausbau des Bahnnetzes erforderlichen Mittel aufzubringen? Mit diesen beiden Punkten haben sich die Preussischen Gesetzgeber eingehend befasst, aber das Endergebniss weicht bisher sehr von den gehegten Hoffnungen ab.

Der Verfasser hat alles, was über den Gegenstand in Deutschland verhandelt und geschrieben worden ist, gründlich studirt und an der Hand der hierdurch gewonnenen Eindrücke und Einblicke den vorliegenden, für die Französischen Kreise gewiss höchst werthvollen, aber auch für den Deutschen Leser recht interessanten Kommentar geschrieben. Der Stoff ist in drei Kapitel gegliedert; in einem Anhang ist eine wortgetreue Uebersetzung des 1892 er Gesetzes beigefügt. Das erste Kapitel wirft einen Rückblick auf die Verhältnisse vor 1892, die geschichtliche Entwickelung und den Rechtszustand bezüglich der „chemins de fer d'intérêt local“ und „tramways“, wie der Verfasser vom Französischen Standpunkt unterscheidet. Das neue Gesetz selbst ist im zweiten Kapitel in ausgiebiger Weise nach den eingangs bezeichneten beiden Richtungen erörtert; behandelt sind darin die Fragen der politischen und administrativen Verwaltung — Zuständigkeit und Befugnisse der Behörden, Ankauf von seiten des Staates — und die Finanzirung der Kleinbahnen — Betheiligung des Staates, der Provinzen, Kreise, Gemeinden. Ueber die Erfolge des neuen Gesetzes spricht sich der Bericht im dritten Kapitel dahin aus, dass die glänzenden Vorhersagen, die (unter Berufung auf die günstigen Vorbedingungen, welche in Preussen dem Bau von Kleinbahnen geboten seien) prophezeit wurden, dass nämlich die Privatindustrie infolge der neuen Unternehmungen eine lebhafte Anregung und dementsprechenden Aufschwung erfahren würde, sich nicht erfüllt haben. Wenn auch hier und da versucht worden ist, die Kleinbahnangelegenheit in Fluss zu bringen, „so haben doch die meisten Provinzen Schweigen beobachtet. Ja noch mehr, der Schlesische Provinzialausschuss hat sogar den Vorschlag des sonst einflussreichen Grafen von Frankenberg, unter Betheiligung der Provinz eine Kleinbahngesellschaft zu gründen, abgelehnt“; Entwürfe, welche von verschiedenen Interessenten vorlagen, „wären auch ohne das neue Gesetz zur Ausführung gekommen“. „Wenn man schliesslich von dem Gesammtergebniss die alten oder die unter besonders günstigen Verhältnissen geplanten Entwürfe und andere Umstände in Abzug bringt, so fragt man sich, was denn eigentlich das 1892 er Gesetz zu Wege gebracht hat.“ „Gewisse Zugeständnisse und Anzeichen lassen darauf schliessen, dass schwerwiegende Dinge als Verzögerungen gewöhnlicher Art an dem Ausbleiben des Erfolges schuld sind.“

Der Anregung des Abg. Grafen Kanitz und anderer, der Staat möge doch, wie bisher, auch jetzt die Kleinbahnen selbst bauen, wurde lebhaftester Widerspruch von seiten der Regierung, namentlich des Finanzministers entgegengesetzt, der dieses Feld ganz der Privatthätigkeit überlassen wissen will. Diese aber hat zu kämpfen gegen die Neigungen der Behörden, welche die Kleinbahnunternehmungen ungebührlich bevormunden und ihnen, namentlich auf Veranlassung der Kriegsverwaltung, zu scharfe und gleichförmige Bedingungen stellen will, wie bezüglich der Spurweite. Die Behörden sind so folgsam, dass die den Förderern der Kleinbahnen gegebene „Anregung“, die Spur von 60 cm anzuwenden, schon mehr einem Befehl gleicht. Solchergestalt werden wohl noch mehrere Punkte im Verwaltungswege behandelt. „Einer solchen Gefahr ist angesichts der gegenwärtigen Anschauungen der Preussischen Büreaukratie, der Allgewalt, die ihr durch das 1892 er Gesetz gegeben ist, nur schwerer zu entgehen.“

Doch ist dies nicht der einzige Grund für die Ergebnisslosigkeit des 1892 er Gesetzes. Die finanzielle Frage kommt hinzu. Die Geneigtheit der Regierung, den Gesellschaften eine grössere Kreditfähigkeit dadurch zu gewährleisten, dass sie ihnen gestattet, die Einkünfte und den Realwerth der Anlagen in Pfand zu geben, hält der Verfasser für ein unzureichendes Hilfsmittel.

Ueberall, sagt er, haben die Lokalbahnen einen Aufschwung nur unter der Begünstigung einer wirklichen Decentralisation oder dank der energischen finanziellen Beihilfe der Centralgewalt erfahren. In Holland, in Italien sind die Dampfstrassenbahnen nur von den lokalen Behörden abhängig und sie haben bis heute eine fast völlige Freiheit genossen, wie sie die anderen industriellen Unternehmungen auch haben. In Belgien ist der Staatssäckel bei der Gründung der Vizinalbahnen in hohem Maasse betheiligt gewesen. Preussen könnte ähnliche Auskunft noch näher haben: Steiermark und Böhmen haben ihr Lokalbahnnetz sich entwickeln sehen dank der Entlastung von Abgaben seitens des Staates, dank der Decentralisation und einem örtlichen Leben, wie es die Preussischen Provinzen nicht mehr kennen. Ueberdies gewährt der Staat diesen lokalen Linien, um ihre Entwickelung zu beschleunigen und zu verallgemeinern, Zuschüsse und Zinsgarantien. Im Deutschen Reiche haben Sachsen und Bayern, die sich an Flächeninhalt und Bevölkerungsziffer mit gewissen Preussischen Provinzen, wie Rheinland und Schlesien, messen können, ein bei weitem ausgedehnteres Lokalbahnnetz, als irgend eine Preussische Provinz; aber dieses Netz ist fast ganz vom Staat gebaut worden. In Sachsen hat der Staat 246,62 km Bahnen mit 0,75 m Spur gebaut, in Bayern hatte der Staat Ende 1892 558,68 km Lokalbahnen mit Vollspur hergestellt und im Betrieb. Demgegenüber aber sind nur 107,51 km, alle im Jahre 1892, in Betrieb gegeben.

„Diese vergleichenden Angaben sprechen für sich selbst und ersparen weitere Schlussfolgerungen.“

Wir haben geglaubt, einen Theil der Ausführungen des Verfassers, welche genug zu denken geben, im Wortlaut anführen zu sollen und schliessen mit seinen Worten:

„Das Preussische Gesetz von 8. Juli 1875 kündigte die Vorbereitungen der heut durchgeführten Verstaatlichung der Verkehrswege dieses Landes an; das Gesetz vom 28. Juli 1892 sollte das Ganze krönen. Das Werk Bismarck's und Maybach's, entkleidet von unnöthigem und beschwerendem Zubehör, sollte in ganzer Kraft und Einheit dastehen und das ganze Land hätte sich dann lebhaft dem Ausbau des Kleinbahnnetzes hingeben und dem Verkehr und den grossen Linien den Nachschuss eines neuen Verkehrs zuführen sollen.

„Es scheint nicht, dass diese letzten Erwartungen auf dem Punkte sind, sich zu verwirklichen.“

Die elektrischen Starkströme, ihre Ergänzung und Anwendung. In leicht fasslicher Weise dargestellt von H. Pfitzner, Ober-Postdirektionssekretär, Leipzig. Mit 44 Figuren. Selbstverlag des Verfassers. Druck von Julius Klinkhardt in Leipzig. 1894. Preis 1,50 ℳ.

In dieser Zeitung ist früher darauf hingewiesen worden, wie dankenswerth es sei, auch für denjenigen, welcher nicht über die Grundlehren des Magnetismus und der Elektrizität hinausgekommen ist, die Fortschritte dieser Wissenschaften in fasslicher Weise und vor allem auch in kompendiöser Form zur Darstellung zu bringen. Wer noch mehr oder weniger Laie ist, schreckt vor umfangreicheren, vorwiegend wissenschaftlich gehaltenen Werken, die zu sehr ins einzelne gehen, zurück; ihm muss daher ein Werkchen, welches sich wie das vorliegende zum Ziel gesetzt hat, die Lehren der elektrotechnischen Wissenschaft in gemeinfasslicher Weise und in gedrängter Form vorzuführen, sehr willkommen sein. Zu seinem Verständniss sind nur diejenigen Kenntnisse nöthig, die von den Betriebsbeamten der Reichs-Telegraphenverwaltung, für welche es in erster Linie bestimmt ist, verlangt werden.

Das Buch handelt ausschliesslich von den Starkströmen. Die Grundbegriffe, insbesondere die Maasseinheiten, sind in der Einleitung behandelt. In der Hauptsache folgen dann

nacheinander die Besprechung der Starkstromerzeuger (Dynamos), Starkstromleitungen, Motoren, Transformatoren, Akkumulatoren, Instrumente zum Messen von Starkströmen, der elektrischen Beleuchtung, Kraftübertragung und Strassenbahnen, sowie endlich der Galvanoplastik, Galvanostegie und Elektrochemie.

Die vorliegende erste Auflage des Buches, welche in 3000 Abzügen gedruckt wurde, ist bereits jetzt so gut wie vergriffen. Dieser Umstand dürfte mehr wie alles andere für die Zweckmässigkeit des zeitgemässen Werkchens sprechen.

Die Reichsgesetze betreffend das geistige Eigenthum. Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister zum praktischen Gebrauch von Dr. Justus Olshausen, Reichsgerichtsrath. Berlin 1894. Verlag von Franz Vahlen. Ladenpreis 80 ₰.

Das in handlicher Form vorliegende Werkchen (103 Seiten in Duodezform) enthält sämmtliche den Schutz des sogenannten geistigen Eigenthums bezweckenden Reichsgesetze vom 11. Juni 1870 (Urheberrecht an Schriftwerken usw.), vom 30. November 1874 (Markenschutz), vom 9. und 10. Januar 1876 (Urheberrecht an Werken der bildenden Kunst und Schutz der Photographien), vom 11. Januar 1876, Patentgesetz vom 7. April 1891, vom 1. Juni 1891 (betreffend den Schutz von Gebrauchsmustern), vom 12 Mai 1894 (Gesetz zum Schutz der Waarenbezeichnung) und zwar durchweg in vollständiger Wiedergabe. Auch der formell noch in Kraft stehende fünfte Abschnitt des alten Patentgesetzes vom 25. Mai 1877 hat Aufnahme gefunden, obgleich früher ertheilte Landespatente (nach längstens 15jähriger Dauer) jetzt durchweg erloschen sind. Erläuterung der Abkürzungen und ein Sachregister sind für den praktischen Gebrauch des Werkchens willkommene Beigaben. Die zugefügten Anmerkungen beschränken sich im wesentlichen auf Verweise von einem Gesetz auf das andere.

Brockhaus' Konversations Lexikon 14. Aufl. 11. Band. Der soeben erschienene 11. Band des trefflichen Werks behandelt die Artikel Leber bis More. Abgesehen von den Aufsätzen, welche in das Gebiet der Medizin und Hygiene fallen (Leber, Lunge, Magen, Mensch) und mit vorzüglichen Chromotafeln versehen sind, haben die geographischen Artikel, welche von 27 Tafeln mit Karten und Plänen und einer grossen Anzahl Textfiguren begleitet sind, besonderes Interesse für uns. Vor allem ist der Artikel „London" eine Musterleistung. Er umfasst mehr als 20 Spalten und wird durch 4 Karten und Ansichten der hervorragendsten Bauten illustrirt. Von Städten werden besprochen: Leipzig, Linz, Magdeburg, Madrid, Mailand, Mannheim, Metz, Luzern. Unter den Ländern finden wir u. a. Madagaskar, Marokko, Mecklenburg und Mexiko, jedes von einer vorzüglichen Karte begleitet. Auch Lombok, die vielgenannte Insel, suchen wir nicht vergebens und es trifft sich glücklich, dass den Band auch eine Karte „Malaiischer Archipel" begleitet, auf der Lombok in genügender Ausführlichkeit dargestellt ist. Dem Artikel Mittelmeer ist ebenfalls eine vorzügliche grosse Karte beigefügt. Selbst Exkursionen in den Mond kann man, an der Hand der trefflichen Mondkarte, unternehmen. Lokomobile, Lokomotiven, Luftschifffahrt, Maschinenbau zeigen die fortdauernde Vorzüglichkeit der technischen Artikel. Von biographisch interessanten Artikeln umfasst der Band z. B. Leo XIII., Liebknecht, Luther, Moltke. Bei Moltke dürfte der Nachweis interessiren, dass die Familie des Kriegshelden direkt mit dem alten Schwedischen Königsgeschlecht der Wasa verwandt ist.

Es ist ein besonders glücklicher Gedanke der Redaktion, die immer wieder etwas überraschend Neues findet, dass sie beim Artikel Leonardo nicht nur das berühmte Abendmahl nach Raphael Morghen's Stich, sondern auf einem besonderen Schutzblatt auch eine getreue Reproduktion des jetzigen kläglichen Zustandes gibt, in dem sich dieses herrliche Bild befindet. Auch von der reizenden Nürnberger Maria ist eine sehr schöne Abbildung beigefügt.

Prüft man die mit besonnenem Urtheil behandelten Zeitfragen wie Leichenverbrennung, Maifeier, Mädchengymnasien, Markenschutz oder die lange Reihe der naturgeschichtlichen Artikel (die Chromotafel „Löwe" sei hier unter den vielen anderen Bildern besonders genannt), der landwirthschaftlichen, juristischen, militärischen Artikel und was sonst noch an Wissenswerthem Aufnahme gefunden hat, so kann das Urtheil wie bei den vorherigen Bänden nur wieder lauten: die Redaktion und die 400 Mitarbeiter haben mit der Jubiläumsausgabe des „Brockhaus" in Wort und Bild Unübertreffliches geleistet.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungs- und Baurath von Rutkowski, bisher in Berlin, ist behufs kommissarischer Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der III. Abtheilung der Eisenbahndirektion in Hannover dorthin versetzt.

Gestorben sind: Baurath Stratemeyer, Mitglied des Betriebsamts (Breslau-Tarnowitz) in Breslau und Verkehrsinspektor Rix, Mitglied des Betriebsamts (Hannover-Rheine) in Hannover.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Die Stationen Olschanka und Kasajaklia der Russischen Südwestbahnen sind in Tschudow Wolynski" bezw. „Taraklija" umbenannt worden.

Direktion. (2275H&V)

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Aenderung eines Stationsnamens. Infolge Auftrages des H. K.K. Handelsministeriums vom 21. August 1894 Z. 44504 wird mit 15. September 1894 der Stationsname Neusattel in Neusattl abgeändert.

Prag, am 25. August 1894. (2276)
Die Generaldirektion.

---

2. Güterverkehr.

Lokal-Gütertarif, Wechsel- und Verbands-Gütertarife. Vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim ab wird für den Versand von Thon und Thonerde von den Stationen Eisenberg i. d. Pfalz und Hettenleidelheim im Lokal-Güterverkehr, sowie in allen jenen Verkehren, in welchen für Eisenberg-Hettenleidelheim direkte Frachtsätze bestehen, ein Lokalbahnzuschlag von 4,50 ℳ für 10000 kg erhoben.

Vom gleichen Tage ab gelangt zu unserem Lokal-Gütertarif der Nachtrag V zur Ausgabe. (2277)

Ludwigshafen a/Rh., den 1. Sept. 1894.
Die Direktion
der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Lavale.

Binnen-Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. gelangt der Nachtrag 6 zum Tarif für unseren Binnen-Güterverkehr zur Einführung. Derselbe enthält Bestimmungen über:

Regelmässige Milchbeförderung zwischen Wellen und Magdeburg bezw. Sudenburg, sowie zwischen Kl. Mahner und Gandersheim, über Errichtung einer Güter-Nebenstelle in Calvörde, über Ausscheidung der Ortschaft Görzig aus dem Bezirk der zur Eisenbahnstation Gr. Weissand gehörigen Güter-Nebenstelle Radegast, ferner Entfernungen im Verkehre mit der neu eröffneten Station Eckerthal, sowie abgekürzte Entfernungen zwischen mehreren älteren diesseitigen Stationen, anderweite zum Theil erhöhte Entfernungen im Verkehr mit der Station Ildehausen und Beförderungsgebühren für Holz von der neuen Holzverladestelle Schimmerwald.

Die übrigen in dem Nachtrage aufgeführten Maassnahmen sind bereits früher eingeführt und bekannt gemacht worden.

Exemplare des Nachtrages sind bei unseren Güter-Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 10. Sept. 1894. (2278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Zum Tarif für den Expressgutverkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einer- und Stationen der Lokalbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim andererseits vom 1. April d. J. wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab der Nachtrag I ausgegeben, enthaltend Bestimmungen über die Abfertigung von Expressgütern nach Bockenheim und Offenbach a/M.

Näheres bei den Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 8. September 1894 (2279)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 15. September d. J. treten für die Beförderung von Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub zum Düngen bei Aufgabe von mindestens 10000 Kilogramm mit einem Frachtbrief auf einem Wagen zwischen Griesheim a/M. einerseits und Wangen, Ratzenried, Kisslegg, Wolfegg, Rossberg und Waldsee andererseits, Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die Station Griesheim a/M.

Mainz, den 10. September 1894. (2280)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Mit dem 1. Oktober d. J. treten im Südostpreussischen Verbande für den Verkehr zwischen Liebstadt und Pillau direkte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.
Bromberg, den 7. Sept. 1894. (2281)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Sächsischer Verband. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft. Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Gautzsch und Pöllwitz der Sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Station Rummelsburg (Rangirbahnhof) des Direktionsbezirks Berlin. (2282)
Dresden, den 10. September 1894.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 15. September 1894 tritt der Nachtrag II zum Gütertarife in Kraft, der im wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Edle Krone, Neundorf i. V. und Zschaitz der Sächsischen Staatsbahnen enthält.
Der Nachtrag ist von den betheiligten Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen. (2283)
Dresden, den 10. September 1894.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. September d. J. tritt der Nachtrag IX zum Gütertarife in Kraft, der im wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Neundorf i. V. und Zschaitz der Sächsischen Staatsbahnen enthält.
Der Nachtrag ist von den betheiligten Güter- und Eilgut - Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen. (2284)
Dresden, den 10. September 1894.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahn - Verband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eichenholz-Extrakt in Ladungen zu 10 000 kg für den Verkehr zwischen Eszék (Essegg), Station der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie Barcs und Sziszek (Sissek), Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft einerseits und den Stationen Benfeld, Steinburg und Strassburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zur Einführung.
Die Frachtsätze sind bei den genannten Stationen zu erfahren.
München, im September 1894. (2285)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1894 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. (2286)
München, den 8. September 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. Oktober 1894 gelangt für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch - Schlesischen Centralbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und K. K. priv. Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft einerseits und Stationen der K. Württembergischen und der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen anderseits unter der Bezeichnung „Theil II, Heft 7“ ein neuer Gütertarif zur Einführung.
Die hierdurch zur Aufhebung gelangenden Tarife und Frachtsätze sind auf Seite 2 des neuen Tarifes näher bezeichnet. Jene Frachtsätze jedoch, welche gegen seither Erhöhungen erfahren oder durch neue nicht ersetzt werden, bleiben noch bis einschliesslich 15. Novbr. 1894 in Kraft.
Die neuen Frachtsätze für die Badischen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg Hauptbhf. und Schwetzingen gelten jeweils auch für die gleichnamigen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn, jene für Mannheim B. B. jeweils auch für die Stationen Mannheim H. L. B. und Mannheim - Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn und unter Anstoss gewisser im Tarif näher bezifferter Beträge auch für die Stationen Ludwigshafen a. Rh. und Ludwigshafen-Giulini-werk der Pfälzischen Eisenbahnen.
Gleichzeitig erscheint ein Anhang zum Tarife, enthaltend Kursdifferenzen, welche vom Einführungstage an in doppeltem Betrage von den Frachtsätzen des Tarifes abzuziehen sind.
Abdrücke des Tarifes sind zum Preise von 3 ℳ = 3,60 Kronen Oe. W. für das Stück und solche des Anhanges zum Preise von 1 ℳ = 1,20 Kr. Oe. W. für das Stück bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.
München, im September 1894. (2287)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Berlin - Magdeburg. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Direktionsbezirken Berlin und Magdeburg nebst anschliessenden Privateisenbahnen vom 1. September 1890 tritt am 1. Oktober 1894 der Nachtrag 12 in Kraft.
Derselbe enthält ausser mehreren bereits veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen neue Entfernungen für die Stationen Aehlbeck, Chroschnitz, Gross - Kiesow, Heringsdorf und Podejuch des Direktionsbezirks Berlin und Eckerthal des Direktionsbezirks Magdeburg, ferner abgeänderte Entfernungen für die Station Ildehausen, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen von einzelnen Berliner Bahnhöfen sowie Ringbahnstationen und einer Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg nach Stettin und Swinemünde. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Güter- und Eilgut - Abfertigungsstellen erhältlich.
Magdeburg, den 12. Sept. 1894. (2288)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Oderthal des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover mit direkten Frachtsätzen in den Verbandsverkehr aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Elberfeld, den 8. September 1894. (2289)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Steinkohlenverkehr über Mittelwalde etc. Der im Nachtrag 2 zum Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr auf Seite 3 unter 1 enthaltene Theilfrachtsatz vom Schnittpunkt bis Sollnitz wird mit sofortiger Gültigkeit von 31,6 auf 29,8 kr. ermässigt.
Breslau, den 12. September 1894. (2290)
Königliche Eisenbahndirektion

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. September 1894 gelangen für die Beförderung von:

a) Anthracen und Steinkohlentheerölen, schweren, dunklen (in Fässern), welche bei 14° R. ein geringeres spezifisches Gewicht als 0,950 haben;
b) Anthracenrückständen;
c) Naphtalin und Naphtalinrückständen;
d) Steinkohlentheerölen, schweren, dunklen (in Fässern), unvermischt, welche bei 14° R. ein spezifisches Gewicht von 0,950 und darüber haben,

bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg im Verkehr zwischen der Station Angern der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und den Stationen Heilbronn a. Neckar der Kgl. Württembergischen und Mannheim B. B. der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, Ludwigshafen a. Rh. der Pfälzischen Eisenbahnen, Frankfurt a. M. H. L B., Frankfurt a. M. Ostbhf., Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch), Gau-Algesheim, Griesheim a. M., Gustavsburg, Höchst a. M. H. L. B., Mainkur, Mainz C. B., Mainz Hafen, Mannheim H. L. B. und Mannheim - Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn sowie Frankfurt a. M. Staatsbhf., Frankfurt a. M. - Sachsenhausen Staatsbhf. (Bebraer Bhf.), Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch), Höchst a. M. Staatsbhf., Kastel, Kastel Hafen und Offenbach der Kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. anderseits Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen nähere Auskunft ertheilt wird.
München, im September 1894. (2291)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. November d. J. ab werden die Tarifentfernungen der Station Braunschweig (Ostbahnhof) des Direktionsbezirks Magdeburg im Verkehr mit den Lübeck-Büchener Stationen Ahrensburg, Bargteheide und Wandsbek und mit den Verbandsstationen der Kiel - Flensburger Eisenbahn um je 1 km und die Tarifentfernungen der Eutin - Lübecker Station Ottendorf im Verkehr mit den Stationen Hedwigsburg, Lüchow, Wendessen und Wustrow des Direktionsbezirks Magdeburg um je 10 km erhöht.
Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 28 für Eisenvitriol von Lippstadt, Osnabrück (Hannov. Bahnhof), Ammendorf und Köstritz nach Lübeck, Rostock, Warnemünde und Wismar zur Ausfuhr seewärts treten am 1. November d. J. ausser Kraft. An Stelle derselben kommen vom gedachten Tage ab die Frachtsätze des Spezialtarifs II zur Anwendung.

Bezüglich der durch diese Tarifmaassnahmen eintretenden Frachterhöhungen ist vom 1. November d. J. ab das Nähere bei den Güter-Abfertigungsstellen der betreffenden Verbandsstationen zu erfahren. Inzwischen wird das Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion auf etwaige Anfragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 15. September 1894. (2292)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Oesterreich.) Ab 20. September 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1894 gelangen zwischen den Oesterr. Stationen Lissa, Rossitz und Smiritz einerseits und den Deutschen Hafenstationen Bremen, Hamburg, Stettin etc. andererseits Ausnahmefrachtsätze für

I. Düngemittel.

A. Phosphate, mineralische, roh und gemahlen (z. B. Apatit, Phosphorit, Thomasschlackenmehl);

B. Blutmehl, Dungasche, Dunggyps, Fischmehl, Fleischmehl, Guano aller Art, Haardünger, Hornmehl, Kali, salzsaures (Chlorkalium), Knochenasche, Knochenkohlen-Abfall, Knochenmehl, Knochenschrot, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), Lumpendünger, Rückstände aus der Blutlaugensalz-Fabrikation, Superphosphat, Wollfegedreck und Wollstaub.

II. Erze

wie in der Güterklassifikation des Tariftheiles I, Abtheilung B unter E 23 genannt und

III. Schiefer

bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 1 000 kg Ladegewicht zur Berechnung.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ertheilen die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Wien, am 11. September 1894. (2293)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Oktober l. J., bei Frachterhöhungen mit 1. November l. J. tritt ein neuer Tarif für den Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland in Kraft.

Derselbe enthält allgemeine und besondere Bestimmungen, Vorschriften für die Reexpedition von Gütern, sowie für die Beförderung von Getreide in loser Schüttung.

Schliesslich Klassengut- und Ausnahmetarife. Durch diesen Tarif werden die Tarife Südwestrussland-Laube und Südwestrussland-Dresden-Elbkai vom 15. August 1886 sammt Nachträgen I bis VI ausser Kraft gesetzt.

Der Tarif kann von den Verbandsverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direktion zum Preise von 1 ℳ = 50 kr. bezogen werden.

Wien, am 6. September 1894. (2294)
Die Direktion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

3 Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. November d. J. ab wird der Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck für den Verkehr zwischen Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn über Boxtel-Breda-Esschen andererseits, gültig vom 1. Juni 1893, aufgehoben und die Verkehrsbeziehungen Wesel bezw. Goch nach Antwerpen bezw. Brüssel in den Deutsch-Belgischen Tarif, Theil II, Heft a, gültig vom 1. Mai 1892, aufgenommen. Die bisherigen Fahrpreise erleiden theilweise eine Preisvertheuerung, wogegen jedoch den Fahrtausweisen nach Brüssel wahlweise Gültigkeit nach einem der in Brüssel befindlichen Bahnhöfe (Nord, Midi, Qu. Leopold) beigelegt wird.

Die neuen Fahrpreise sind auf den betheiligten Stationen in Erfahrung zu bringen.

Köln, den 31. August 1894. (2295)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. November d. J. tritt der Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn über Boxtel-Breda-Esschen andererseits vom 1. Juni 1893 ausser Kraft.

Die in dem Tarife enthaltenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze werden vom genannten Tage ab in den Tarif für den Deutsch-Belgischen Personenverkehr vom 1. Mai 1892 aufgenommen.

Gennep, den 9. September 1894. (2296)
Die Direktion.

4. Personen- und Güterverkehr.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 18. August cr. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die in die Nachträge I zu unseren Binnentarifen für den Güter- und Personenverkehr aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter 12 genehmigt worden sind. (2297)

Neuhaldensleben, den 12. Sept. 1894.
Der Vorstand der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft.

5. Lieferfristen.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Infolge starker Inanspruchnahme der diesseiti-

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. II.)

Amtliche Bekanntmachungen.
(Fortsetzung.)

gen Bahnlinien durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver fallen am 19. und 20 September d. J. sämmtliche Güterzüge aus, auch werden die Hafengeleise und die Hafenbahn in Rostock zur Aufstellung von Militärzügen benutzt. Mit Genehmigung des Grossherzoglichen Ministeriums des Innern ist daher für alle Güter, welche sich während der genannten Tage auf diesseitigen Linien im Lokal-, direkten und Durchgangsverkehre auf dem Transporte befinden, bezw. zum Transporte angenommen werden, eine Zuschlagsfrist zur gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt worden, und zwar für Eilgut 1 Tag, für Frachtgut 2 Tage.

Schwerin, den 12. Sept. 1894. (2298)
Grossherzogliche Generaldirektion.

6. Verdingungen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlichen Preussischen Staatsanzeiger Nr. 47 für das Jahr 1894 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Schiebebühne von 14 m Fahrschienenlänge für Bahnhof Landsberg a/W. verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 17 sind gegen freie Einsendung einer Mark in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Zeichnungen Blatt 15, 16, 18, 19 und 20 gewünscht werden, so sind im ganzen 3,50 ℳ einzusenden. Die Angebote sind bis zum 25. September d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude Zimmer Nr. 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermin.

Bromberg, den 8. September 1894. (2299)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung eines Lokomotivkessels einschl. Feuerbüchse und Siederöhren vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind der unterzeichneten Stelle bis zum 22. September d. J., Vorm. 10 Uhr, einzureichen, woselbst auch Bedingungen und Zeichnung gegen Einsendung von 60 ₰ abgegeben werden.

Giessen, den 8. September 1894. (2300)
Der Grossherzogliche Maschinenmeister der Oberhessischen Eisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 73. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. September 1894.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel. (Schluss.)

Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr verschiedener Bahnen. Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich: Unfälle im Monat Juli d. J. Betriebseröffnungen. Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Zu den Projekten der Berliner elektrischen Hochbahn. Platzkarten. Kleinbahnen. Colberger Kleinbahn-Aktienges. zu Colberg. Ausnahmetarife für Kalisalze. Preussen: Vereidigung v. Beamten im Disziplinarverfahren. Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft. Sterbekasse für die Beamten des Eisenb.-Dir.-Bezirks Berlin. Beamten-Kautionsdarleihkasse.

Aus der Schweiz: Eigerbahn. Tramwayverstadtlich. in Zürich

Das Generalinspektorat der Italienischen Eisenbahnen.

Bücherschau: Elektrische Kraftübertragung u. Kraftvertheilung.

Personalnachrichten.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Verkehrsunterbrechungen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Lieferfristen.
7. Verdingungen.
8. Verkauf von Altmaterialien.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

(Schluss aus Nr. 71.)

b) Abbau unter Anwendung centraler eiserner Richtstollen.*)

Es erübrigt noch ein näheres Eingehen auf die neuerdings in einigen Fällen zur Ausführung gekommene Abbauweise kreisförmiger Tunnel mittelst centraler eiserner Richtstollen.

Die Bauweise wurde im Jahre 1880 eingeführt von Anderson, dem Oberleitenden der Bauarbeiten am Hudsontunnel. Sie hat zur Voraussetzung die Anwendung eines Stollens, der dem vollen Tunnel vorauf durch Abpfählen hergestellt wird. Dieser Stollen liegt in der Mitte des Tunnels und wird vollständig mit Stahlplatten ausgekleidet, die mit einander verbolzt werden. Um diese „Pilotenröhre" herum werden dann die Profilabschnitte des eigentlichen Tunnels und zwar zunächst die First, dann die Seiten und schliesslich die Sohle abgebaut und nöthigenfalls verkleidet. Die Verkleidung wird durch Centralstreben gegen die Röhre abgebölzt. Ursprünglich wurde mit diesem mittleren Richtstollen das frühzeitige Auffinden gefährlicher Stellen im Gebirge bezweckt, um danach bei Zeiten die erforderlichen Maassregeln treffen zu können.

Da sich der Richtstollen im Mittelpunkt des Tunnels befindet, erhalten die Stempelhölzer nur kurze Längenausdehnung. Solche kurzen Hölzer lassen sich bequem handhaben und verursachen im Vergleich mit den anderen Tunnelzimmerungen nur geringe Kosten; Kronenhölzer kommen ganz in Fortfall. Gegen die mit Hilfe der Zimmerung hergestellte vorläufige Auskleidung des Tunnels wird das Tunnelmauerwerk gesetzt, das einen dicht an der Auskleidung liegenden vollen Ring darstellt. Hohlräume, wie bei den übrigen Tunnelzimmerungen, die mit Bergen ausgepackt oder ausgestampft werden müssten, kommen bei der vorliegenden Methode nicht vor. Das Setzen des Gebirges ist also beim Pilotensystem mehr als bei der gewöhnlichen Getriebezimmerung vermieden und dieser Umstand macht es für die Verwendung in rolligem Gebirge, wie es hier in Betracht kommt, besonders geeignet. In schwimmenden Gebirgsarten, die viel Wasser führen, ist seine Anwendbarkeit freilich in Frage gestellt.

Die vorstehend gekennzeichnete Vortriebsweise hat Anwendung gefunden beim Bau des Hudsontunnels und eines in Brooklyn hergestellten Abwässerungskanals.

1. Der Hudsontunnel.

Man kann beim Bau dieser von den wechselvollsten Schicksalen verfolgten Tunnelunternehmung zwei Perioden unterscheiden, welche im wesentlichen gekennzeichnet sind

*) Wegen a) ist zu vergleichen Nr. 45 S. 419 d. Ztg.

durch zwei verschiedenartige Abbaumethoden. In der ersten Periode wurde der Abbau mit Hilfe eines centralen Richtstollens, im zweiten durch den bereits in Nr. 62 S. 577 d. Ztg. beschriebenen Brustschild bewirkt.

Im allgemeinen ist hier nachzuholen, dass das zu durchfahrende Gebirge im wesentlichen aus der unter dem Bett des Hudson oder North River anstehenden Schlammalluvion gebildet wird, unter welcher Sand ansteht, der an der Newyorker Seite wieder auf Felsen liegt. Mit Sand und Felsen war indess beim Vortrieb nur für eine kurze Strecke nahe am Newyorker Ufer zu rechnen. Der Tunnel hat 1 647 m Länge; er hat von Newyersey aus zunächst ein Gefälle von 1 : 50, dann von 1 : 200, um an der Newyorker Seite unter 1 : 30 emporzusteigen. Die Anlage wurde als Doppeltunnel zur Ausführung gebracht; jede Fahrrichtung erhielt ihre besondere Tunnelröhre. Die lichte Höhe der Röhren war zu 5,5 m, die Weite zu 4,9 m angenommen. Das Profil war korbbogenartig aus vier verschiedenen Halbmessern so zusammengesetzt, dass nach oben eine leichte Verjüngung vorhanden war. Die Ausmauerung wurde als 0,6 m starke ringförmige Wölbung in Hartbrandsteinen innerhalb einer ringförmigen Auskleidung von Stahlplatten hergestellt.

Auf der Seite von Newyersey wurde der Bau im Jahre 1874 damit begonnen, dass ein 9 m weiter Schacht auf 18 m Tiefe unter Mittelwasser hinabgeführt und von diesem ausgehend der Tunnel im Schlamme abgetrieben wurde, und zwar unter Anwendung von Druckluft. Es wurden eine ganze Anzahl von Baumethoden versucht: man versuchte es mit gewöhnlicher Auszimmerung, man probirte, ob nicht die Druckluft im Stande sei, die Auszimmerung ganz zu ersetzen usw. Keine der Methoden hatte eigentlichen Erfolg; anderweite Bauschwierigkeiten traten hinzu und schliesslich erfolgte im Juli 1880 ein Durchbruch des Hudsonflusses, der die ganze bisher fertiggestellte Tunnelstrecke verschlammte und 20 Arbeitern das Leben kostete. Man änderte jetzt wiederum die Bauweise und zwar dahin, dass man beide Tunnel unter Zuhilfenahme von Druckluft gleichzeitig vortrieb, unter Einführung desselben Luftdrucks von einer Stelle aus. Als sich auch dieses Vorgehen als undurchführbar erwies, ging man dazu über, in jedem Tunnel die eigentliche Arbeitsstelle durch eine Quermauer, in die zwei Luftschleusen eingelegt wurden, von dem übrigen Theile abzuschliessen. Von dieser Arbeitskammer trieb man in der Mitte des Tunnels einen centralen Richtstollen in Gestalt einer 1,83 m weiten Röhre aus gebogenen und mit Flanschen versehenen Platten in dem schwimmenden Gebirge voran. Die Röhre wurde in der Art weiter geführt, dass an ihrem hinteren Ende die Platten immer wieder abgenommen und an ihrem vorderen Ende wieder angefügt wurden. Gegen den im Tunnelraum blos liegenden Theil der Pilotenröhre setzten sich bei fortschreitendem Ausbruch die Steifen, welche die ganz oder zum Theil aus Eisenplatten gebildete vorläufige Auskleidung des Tunnels nach allen Richtungen stützten. Innerhalb der Auskleidung wurde das Gewölbemauerwerk fertiggestellt. Für letzteres waren in der Kalotte Lehrgerüste erforderlich; dieselben wurden ebenfalls gegen den Richtstollen radial abgestützt. Die Schalung, bestehend aus vierkantigen Hölzern, wurde bei der Auswölbung schrittweise hochgeführt. Im Mittel drang man mit Hilfe dieses Abbauverfahrens täglich um 1 m vor. Auf der Newyorker Seite, wo man erst im Jahre 1881 mit dem Bau begann, wurde gleichfalls von einem Schacht aus unter Anwendung von Druckluft mit der Herstellung des Tunnels vorgegangen. Das Gebirge bestand aus Sand und so wurde hier versucht, die Brust mittelst waagerechter Zumachebretter abzubauen; der Firstenausbruch ging dem Vollausbruch vorauf. Die geförderten Berge wurden durch einen mit Luft gepressten Wasserstrahl nach aussen befördert. Im Monat erzielte man nach dieser Bauweise einen Fortschritt von 5 bis 6 m.

Finanzielle Schwierigkeiten nöthigten im November 1882 zur Einstellung des Baues, der dann erst am 1. April 1890 wieder in Angriff genommen und unter Anwendung von Brustschilden noch eine Zeit lang weitergeführt wurde, wie dies früher beschrieben ist.

2. Tunnel des Brooklyner Hauptentwässerungskanals.

Dieser Kanal, welcher die Entlastung der Regenwasser-Sammelkanäle dreier sehr belebter Wohnbezirke von Brooklyn zum Gegenstande hat, erstreckt sich von den Greene und Marcy Avenues bis zum Ende des Gowanuskanals und hat 3,75 km Länge. Auf dem grössten Theil seiner Länge liegt die Mitte des Sohlgewölbes 15 m unter der Strassenkrone; bei der Vanderbilt Avenue beträgt die Tiefenlage 27,5 m. Von dem Kanal wurden 897 m im offenen Einschnitt hergestellt, der Rest von 2850 m ist als Tunnel nach dem System des centralen Richtstollens ausgeführt worden. Die vorgeschriebene Bauzeit betrug 300 Arbeitstage. Die Wahl der Baumethode war den Unternehmern des Tunnels, Hart, Anderson & Barr, ganz freigestellt.

Das zu durchbrechende Gebirge bestand hauptsächlich aus der Alluvion von Sand und Kies, auf welcher Brooklyn erbaut ist. Stellenweise war der Sand trocken und feinkörnig, gewöhnlich aber so feucht, dass er während der Arbeiten im Zusammenhange stehen blieb. Vereinzelt wurden Thon und Bolus angetroffen; auch Steine in verschiedenen Grössen, von der des Kiesels bis zu 5 cbm Inhalt und darüber kamen vor. Die lichte Weite des Kanals innerhalb der vorgeschriebenen Ziegelausmauerung war, vom unteren Ende beginnend, für 214 m Länge auf 4,6 m, für weitere 1 434 m auf 4,3 m und dann bis zum oberen Ende an der Marcy Avenue durchlaufend auf 3,7 m festgesetzt. Der Kanal war ganz unter Strassen entlang zu führen, die mit Asphalt oder Steinpflaster befestigt waren, und in denen Strassenbahngeleise und ein Abwasserkanal aus Cementröhren untergebracht waren. Die Verlegung von weiteren Gas- und Kanalisationsröhren in diesen Strassen war in Aussicht genommen. Die Strassen sind von meist dreistöckigen massiven Häusern gesäumt; an einzelnen Stellen stehen Kirchen nahe am Fussteig. Die Hochbahn musste dreimal unterschritten werden. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse wurde beschlossen, den Bau mit Hilfe centraler eiserner Richtstollen auszuführen; denn da es sich nicht um schwimmendes Gebirge handelte, schien es nicht erforderlich, zu Brustschilden die Zuflucht zu nehmen. Auch war anzunehmen, dass ein Setzen des Gebirges bei der Richtstollenmethode nicht in solchem Maasse eintreten würde, dass Grund zu Besorgnissen vorgelegen hätte.

Der Vortrieb wurde von 7 je 490 m auseinander liegenden Schächten aus bewirkt, die man zum weitaus grössten Theil mitten über der Tunnelachse anlegte. Ihr Querschnitt betrug 5,5 × 7,3 m; die lange Rechteckseite lag in der Tunnelrichtung, im Interesse genauerer Ausführung der Vermessungsarbeiten. Die Fortbewegung der Förderwagen im Tunnel wurde von Hand bewirkt.

Der angewendete Richtstollencylinder hatte 1,83 m Durchmesser und bestand aus 60 cm langen Ringen, deren jeder wieder aus 6 gleich langen Bogenplatten zusammengesetzt war, die mittelst Bolzen verbunden waren. Sie bestanden aus Stahl; die innen vortretenden Flanschen waren mittelst Nieten an den Platten befestigt. Man hielt an jeder Arbeitsstelle so viele Bogenplatten bereit, wie für eine 12,2 m lange Richtstollenröhre erforderlich war. Die in der Tunnelrichtung liegenden Flanschen gingen in der Röhre nicht in gerader Linie durch; die Platten waren vielmehr um die Hälfte gegen einander versetzt.

Der Bauvorgang war folgender. Die ersten beiden eisernen Stollenringe wurden im Schacht zusammengesetzt und in der gehörigen Höhenlage und Richtung unterklotzt. Hierauf wurde die Schachtwandung, entsprechend dem Umfang der Ringe, an der Stelle, wo der Vortrieb erfolgen sollte, heraus-

gebrochen und eiserne Pfähle am oberen Theile des Röhrenstücks bis 60 cm beiderseits des Scheitels herunter vorgetrieben. Hierauf wurde eine Platte in der First angesetzt, die des bequemeren Anschraubens wegen nur halbe Breite hatte. An den Seiten wurde dann, aber unter Anwendung hölzerner Pfähle, das Profil weiter abgetrieben, bis zur Höhe des Mittelpunktes herunter; sodann wurden an den Seiten weitere halbe Platten eingesetzt. Nunmehr wurde zur First zurückgegangen und dort noch eine halbe Platte befestigt, die Seiten hierauf mit Platten ganz ausgefüllt, die Brust des Richtstollens verzogen und die 3 ganzen Sohlplatten eingezogen. Hiermit war der Ring fertig. Der nächste Ring wurde in gleicher Weise vorgesetzt, nur wurde dessen Firstenplatte nicht oben über der Mitte symmetrisch, sondern soweit seitlich befestigt, dass sie mit der einen Kante in der Mitte lag. Hierdurch wurde erreicht, dass die waagerechten Anschlussfugen immer auf die Mitten der nächsten Platten trafen.

Für die Arbeiten im Richtstollen waren 2 Mann vollständig ausreichend; dieselben waren imstande, die Arbeit soweit zu fördern, wie es der Fortschritt des Tunnels erforderte. Bei solchen Arbeiten muss darauf geachtet werden, dass die Richtstollenröhre stets genau nach der Gradiente des Tunnels eingerichtet ist, weil es darauf ankommt, dass die Höhe des Arbeitsraumes zwischen der Rohroberkante und der Tunnelfirst nicht zu klein wird.

Nachdem der Stollen eine angemessene Strecke weit aus dem Schacht heraus in das Gebirge geführt worden war, konnte mit dem Vortrieb des Tunnels selbst begonnen werden. Die Oeffnung in der Schachtwand wurde gebührend erweitert. 2 Tunnelringe wurden dann im Schacht aufgebaut und hierauf wurde unter Anwendung eiserner Getriebepfähle der Abbau begonnen. Die Zusammensetzung der eisernen Verkleidungsplatten des Tunnels entsprach der des Stollens. Die Krümmung der Platten war so gewählt, dass das Tunnelgewölbe scharf hineinpasste. Um die Platten, sowohl des Tunnels, als auch des Stollens in der richtigen Höhenlage und Richtung vorzuführen, bediente man sich hölzerner Keile, die überhaupt ein unentbehrliches Werkzeug bei der vorliegenden Art des Vortriebs bilden; bei einiger Uebung kann damit die Röhre in jeder gewünschten Richtung bewegt werden.

Die Form und Handhabung der eisernen Pfähle ist von so grosser Bedeutung, dass sie hierneben im Bilde veranschaulicht ist. Der Pfahl stellt eine 6,5 mm starke, 15 cm breite und 56 cm lange Stahlplatte dar, welche, wie in der Abbildung rechts unten angegeben ist, an einem Ende durch ein kurzes angenietetes Unterlagsstück verstärkt und mit diesem keilförmig zugeschärft ist, um mit dieser Schneide in das Gebirge getrieben zu werden. Die Nackenfläche des untergenieteten Eisenstücks bietet die Angriffsfläche für die Vortriebswerkzeuge, welche aus einer Antriebstange und Hammer, sowie einem als Auflager für erstere dienenden Haken bestehen, der in zwei Bolzenlöcher gehängt wird. Der Pfahl hat noch vier über die Länge vertheilte Löcher, mit denen er beim Vortrieb zurechtgerückt werden kann. Aus der beistehenden Abbildung ist deutlich zu ersehen, wie mit den Werkzeugen gearbeitet wird. Mit solchen Pfählen wurde die Tunnelfirste bis etwa 1,25 m beiderseits des Scheitels abgetrieben und es war möglich, Materialverluste in rinnendem Sande oder Kies sehr wesentlich einzuschränken. In steifem Thon waren eiserne Pfähle unnöthig und in grobem Geröll, welches viel Sprengarbeiten erforderte, wurden sie oft vorübergehend weggenommen. Auf die Form und Abmessungen der Pfähle wird in den Berichten, welche über die Ausführung vorhanden sind, sehr viel Gewicht gelegt; wenn eiserne Verpfählungen versagen, so trägt nach diesen Berichten der Umstand die Schuld, dass die Pfähle zu gross gemacht werden und es an geeigneten Einrichtungen zu ihrer Handhabung fehlt.

Der Ausbau des Tunnels ging wie folgt vor sich. Wenn mit dem Firstenausbruch 4,5 m von dem verzahnt stehengebliebenen letzten Wölbringe vorgegangen war, wurde das ganze Profil soweit ausgebrochen, dass man einen neuen 3 m langen Mauerwerksring einziehen konnte. Die mit Eisenplatten verschalte First wurde gegen den Richtstollen abgesteift, der seinerseits 6 m oder mehr im Gebirge steckte. Das hintere Ende musste auf etwa 1,25 m gehörig unterstempelt oder unterklotzt werden. Auf 3 m Länge wurde der Firstenausbruch nach den Seiten hin erweitert und ausserhalb des Bereichs der eisernen Firstenplatten wurden die Seiten in dem Maasse, wie die Abgrabungen nach unten zu fortschritten, in der Längsrichtung mit Bohlen verzogen, die ebenfalls gegen den Richtstollen abgestempelt wurden. In der Sohle konnte unter Umständen von einer Verschalung des Erdreichs überhaupt abgesehen werden; in solchem Falle wurde die Unterstempelung des Richtstollens auf Fussklötze gesetzt. Diese Unterstempelung hat beiläufig nicht allein den Richtstollen, sondern auch die darüber ruhende Last zu tragen. Die Brust wurde bei dem beschriebenen Verfahren erforderlichenfalls mit einem senkrechten Vorzuge versehen. Auf das später zu erwartende Setzen des fertigen Tunnels wurde beim Vortrieb Rücksicht genommen.

Innerhalb der genau nach dem äusseren Mauerwerksprofil hergestellten Auskleidung wurde nunmehr die Sohle mit Hilfe einer beweglichen Lehre eingewölbt. Dann wurden eiserne Lehrbögen aufgestellt, hinter denen auf einer allmählich hochgeführten Lattenverschalung der Ring zugemauert wurde. Nach 24 Stunden wurde die Rüstung herausgeschlagen; dann wurden vom Richtstollen 3 m abgebrochen und zum weiteren Gebrauch aufgestapelt.

Erhebliche Schwierigkeiten entstanden beim Vortrieb, wenn Triebsand, eingesprengte Steine, loser trockener Sand angetroffen wurden; der letztere rann sehr leicht auseinander und hielt erst Stand, nachdem Wasser hineingeführt worden war. An einer Stelle, wo Wasser angeschlagen wurde, trat ein Sacken in der darüberliegenden Strasse ein, welches die Erneuerung eines in der Strasse liegenden Abwasserkanals nöthig machte. An dieser und an anderen Stellen erlitt die Arbeit eine empfindliche Verlangsamung und erforderte die Anwendung eines Brustvorzuges.

Der durchschnittliche Fortschritt des Tunnels an einer Arbeitsstelle betrug in 24 Stunden $1^1/_3$ m, war also gering, verglichen mit der beim St. Clairtunnel und an anderen Stellen erreichten Leistung.

Es ist früher darauf aufmerksam gemacht worden, dass bei der Abbauweise mittelst Brustschilden eine Rechts- oder Linksverdrehung der Schilde beobachtet worden ist. Diese merkwürdigen Verdrehungen sind auch beim Vortrieb der Richtstollen in Brooklyn wahrgenommen worden. Die Richtung der Längsflanschen, in denen die Platten aneinander

stossen, veränderte sich spiralisch und alle drei Wochen mussten die Platten um 15 cm weiter rechts angesetzt werden. Vom fertigen Tunnel aus gesehen, drehte sich jede Röhre von rechts nach links und zwar in gleichen Zeiträumen um genau gleiche Winkel. Da von den Schächten nach jeder Seite mit dem Tunnel vorgegangen wurde, drehte sich die Hälfte aller Röhren links, die andere rechts herum. Alle Versuche, den Umstand abzustellen, waren erfolglos. Auch im Tunnel selbst fanden Verdrehungen statt, die aber sehr unregelmässig und viel geringer waren als bei der Röhre.

4. Schlussbemerkungen.

Die zahlreichen angeführten Beispiele zeigen, dass es heutzutage möglich ist, Tunnel in jeder Art von Gebirge, einschliesslich des schwimmenden, mit Sicherheit auszuführen. Für das letztere kommt das volle Brustschildsystem in erster Reihe in Frage. Unrichtig wäre es jedoch, dieses System nunmehr gewissermaassen als das allein seligmachende hinzustellen. Der Bau des Brooklyner Tunnels und einiger anderen besprochenen Tunnel hat gezeigt, dass in Bodenarten, die nicht fliessen, auch andere Systeme, abgesehen von den längst bekannten Tunnelzimmerungen, angewendet werden können, ohne dass gefährliche Senkungen des Bodens eintreten. In diesem Sinne bedarf auch die Kostenfrage stets gründlicher Erwägung. Ein Brustschild ist eine mit vielen exakt arbeitenden maschinellen Einrichtungen auszurüstende Maschine, die viel Geld kostet. Ein Bild von den Kosten kann man sich machen, wenn man bedenkt, dass jeder der beiden St. Clairschilde 85 t wog und die Blackwallschilde sogar 200 t wiegen. Auch die Betriebskosten der maschinellen Anlage sind naturgemäss erhebliche. Im Hinblick darauf, dass die Anwendung einer gusseisernen Auskleidung des Tunnels beim Brustschildvortrieb unter Umständen lediglich deshalb Bedingung sein kann, weil Mauerwerk dem Druck der Pressen nicht Stand hält, sind gegebenenfalls auch die Mehrkosten einer eisernen Haut in Erwägung zu ziehen. Man kann weiterhin auch nicht sagen, dass die Ausbildung der Brustschilde eine für alle vorkommenden Fälle in gleichem Sinne zu erledigende Frage sei. Dass dem nicht so ist, geht aus den besprochenen — ausgeführten oder geplanten — Beispielen hervor, welche zeigen, wie mannigfach die Lösung getroffen werden kann. Immer handelt es sich um die Frage, wie die Behandlung des Tunnelorts im schwimmenden Gebirge angesichts der Verschiedenheit der Bodenarten und der Schwierigkeit, den Luftdruck mit der Tiefe zu ändern, zu geschehen habe. Pearson, Hoech, Vering suchen dem letzten Punkt unter Anwendung sehr scharfsinniger Einrichtungen gerecht zu werden; andererseits muss aus deren Konstruktionen die Mahnung entnommen werden, allzu feinfühligen und verwickelten Anordnungen aus dem Wege zu gehen, wie dies auch Mackensen bei seiner dritten Schildform thut. Auf vorkommende Hindernisse ist gebührend das Augenmerk zu richten, wie denn auch im Gerölle die Anwendung des Brustschildes grosse Schwierigkeiten bereiten würde. Die Erfahrungen beim Merseytunnel haben gezeigt, dass sich eine schablonenhafte Anwendung der Vorrichtungen bitter rächt; ehe die Bauweise des Schildes erwogen wird, muss stets ein gründliches Studium des Gebirges vorausgehen. Wiederum ist die Gebirgsbeschaffenheit auf einer und derselben Baustrecke unter Umständen so wechselnd, dass ein und derselbe Schild unmöglich für alle anzutreffenden Bodenarten gleich gut passen kann. In solchen Fällen würde auch in Frage kommen, ob und inwieweit man das Gebirge stellenweise einer Vorbehandlung unterziehen kann. Ein solches Mittel würde beispielsweise darin bestehen, den Grund zu tränken, wenn er zu trocken ist (Brooklyner Tunnel), oder ihn zu entwässern, wenn er zuviel Wasser führt (Howardstreettunnel in Baltimore). Hierher gehört auch das Einspritzen von Cement oder Mörtel in den Raum über dem Tunnel oder in den Ortsstoss, ferner das Zudecken eines Theiles der Brust, das Gefrierenlassen eines Theiles der Berge usw. Unter offenen Wasserläufen würde ein Abdichten ihrer Sohle in Frage kommen usw. Diese Verfahren sind nicht ohne Umständlichkeiten.

Die „Engineering News" legen mit Bezug auf diesen Punkt auf eine geschickte Anwendung der Getriebepfähle besonderes Gewicht; die Art der Abpfählung würde den Umständen sorgfältig anzupassen sein. Das Fachblatt meint, dass die Verbindung des Brustschildes mit einer Verpfählung, die oben besonders weit vorgreifen und den Boden stützen würde, am meisten Aussicht auf Erfolg verspräche.

Im grossen und ganzen aber lässt sich mit Bestimmtheit feststellen, dass man beim schwimmenden Gebirge fernerhin stets den Brustschild in Erwägung ziehen wird, da er hierfür die grösste Sicherheit des Baubetriebs und des fertigen Bauwerks gewährleistet. Die ferneren Erfahrungen werden darthun, welcher Verbesserungen die Vortriebsmethode noch fähig ist.

Kemmann.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind — die Strecken zu 2. und 3. vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten:

1. die Strecke Nagy Szeben - Nagy Disznód (7,353 km ab Abzweigstelle Sellemberk) der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, welche am 28. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde;
2. die Strecke Oberröblingen a. d. H. - Allstedt (7,43 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche am 20. d. Mts. für den Wagenladungs - Kohlenverkehr und am 1. Oktober d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet werden soll;
3. die Strecke Wotic-Selcan (16,615 km) der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche Anfang Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll.

Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Hohenebra - Ebeleber Eisenbahn, der Arnstadt - Ichtershausener Eisenbahn, der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn und der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn mit den Vereinsbahnen. Nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins werden die Vereinseinrichtungen nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen auf die oben bezeichneten Eisenbahnen Anwendung finden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2821 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 2832 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 2843 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn, der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn und der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Juli d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Juli d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 13 Entgleisungen und 15 Zusammenstösse in Stationen und 206 sonstige meist geringere Unfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 216 Personen zu Schaden gekommen, sowie 31 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 103 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 1 getödtet und 8 verletzt, und zwar entfallen: die Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, 1 Verletzung auf die Grossherzoglich Oberhessischen Staatseisenbahnen, je 2 Ver-

letzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona und auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, je 1 Verletzung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. und in Berlin.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 19 getödtet und 152 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 19 getödtet und 16 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Bahnarbeiter getödtet und 51 Beamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35 300,32 km Betriebslänge und 1 020 577 722 geförderten Achskilometern) 234 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 299,05 km Betriebslänge und 33 190 663 geförderten Achskilometern) 12 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Braunschweigischen Landeseisenbahn, auf der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober dieses Jahres wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Halberstadt unterstellte 13,70 km lange Bahnstrecke Ilsenburg - Harzburg mit den Stationen Eckerthal, Stapelburg, Westerode b. Harzburg und der Holzverladestelle Schimmerwald dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Stationen sind eingerichtet: a) Eckerthal für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, b) Stapelburg und Westerode b. Harzburg für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung, c) Schimmerwald nur für die Verladung von Holz in Wagenladungen, welches unfrankirt und ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert wird. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Station Eckerthal nicht geeignet.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Der an der Bahnstrecke Angermünde-Stettin zwischen den Stationen Tantow und Colbitzow in Kilometerstation 116,5 neu errichtete Haltepunkt Rosow wird am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Vohwinkel-Deutz zwischen Ohligs und Leichlingen belegene Haltepunkt Landwehr für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäck wird auf dem genannten Haltepunkt nur zur Nachabfertigung angenommen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Bautzen - Königswartha zwischen Bautzen und Seidau belegene, bisher nur dem Güterverkehr dienende Haltestelle Rattwitz wird am 1. Oktober d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Zu den Projekten der Berliner elektrischen Hochbahn.

Der Ausschuss der Berliner Stadtverordnetenversammlung zur Vorberathung der Magistratsvorlage hinsichtlich der Anlage einer von der Firma Siemens & Halske beabsichtigten elektrischen Hochbahn innerhalb des städtischen Weichbildes hielt am 10. und 13. d. Mts. unter Vorsitz des Stadtverordneten-Vorstehers Dr. Langerhans und in Anwesenheit der Magistratskommissare Stadtsyndikus Meubrink und Stadtbaurath Dr. Hobrecht eine mehrstündige Sitzung ab. Der Ausschuss beschloss, 2 Lesungen vorzunehmen und einigte sich in der 1. Lesung dahin, der genannten Firma die Zustimmung zu ertheilen zur Benutzung (zwecks Herstellung und Betriebes einer elektrischen Hochbahn) derjenigen städtischen öffentlichen Strassen, Wege und Plätze, welche und soweit sie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind. Zu gleichem Zwecke und in gleichem Umfange solle die Stadtgemeinde der genannten Firma die Benutzung derjenigen städtischen Grundstücke gestatten, welche nicht öffentliche Strassen, Wege und Plätze sind, gleichgültig ob sie für die Zukunft zu diesen Zwecken bestimmt sind oder nicht.

Die Bahn soll, vorbehaltlich der Feststellung im einzelnen, in folgendem Zuge hergestellt werden: Warschauerstrassen-Brücke (Bahnhof der Staatsbahn), Platz I Abtheilung XIV, neu zu erbauende Oberbaumbrücke, Kommunikationsweg (Strasse 30, Abtheilung I) am Schlesischen Thor, Skalitzerstrasse, am Kottbuser Thor, am Wasserthor, Gitschiner Strasse, am Halleschen Thor, Hallesches Ufer, unter gleichzeitiger Ueberschreitung des Kanals und der Bahn nach der Luckenwalder Strasse und der Ueberschreitung der Potsdamer Bahn nach dem Dennewitzplatz, Bülowstrasse bis Weichbildgrenze an der Ziethenstrasse. In der Höhe der Luckenwalder Strasse soll im wesentlichen unter der Benutzung des Bahnkörpers der Potsdamer Bahn und anderer nicht städtischer Grundstücke eine Abzweigung nach Norden bis in die Gegend des Vorplatzes vor dem Potsdamer Bahnhof geführt werden. Die Dauer dieser Zustimmung und Genehmigung soll 90 Jahre betragen und mit dem Datum der staatlichen Genehmigung beginnen (§ 3 des Gesetzes vom 28. Juli 1892).

Ein Antrag, die Zeitdauer nur auf 30 Jahre zu bemessen, erhielt nicht die Mehrheit des Ausschusses. Die Hauptpunkte der Berathung bildeten die Gegenleistung der Firma und der Tarif. In Bezug auf das Entgelt wurden verschiedene Anträge im Ausschuss gestellt. Die Festsetzung der Höhe der Gegenleistung soll in der 2. Lesung des Vertragsentwurfs erfolgen. In Bezug auf den Tarif wurde folgendes beschlossen: Der Fahrpreis beträgt für die ersten 10 Jahre 10 ₰ für eine Theilstrecke, 20 ₰ für 2—3 Theilstrecken, nach Ablauf dieser ersten 10 Jahre für jede Fahrt, ohne Rücksicht auf die Länge derselben, überall 10 ₰. Die Wagen erhalten nur eine Wagenklasse. (Diesen Beschluss hat der Ausschuss in 2. Lesung gestrichen, sodass es also bei 2 Wagenklassen verbleiben kann. Der Fahrpreis soll für die ersten 10 Jahre 10 ₰ für eine Theilstrecke, 20 ₰ für 2—3 Theilstrecken in der III. Klasse und 10 ₰ überall mehr in der II. Wagenklasse betragen. Nach Ablauf der 10 Jahre soll für jede Fahrt ohne Rücksicht auf die Länge derselben überall 10 ₰ für die III. und 20 ₰ für die II. Klasse bezahlt werden.)

Nach dem Vertragsentwurf soll bis zum Ablauf des 30. Jahres nach dem Datum der staatlichen Genehmigung der Erwerb der Bahn seitens der Stadtgemeinde Berlin ausgeschlossen sein und erst dann und in Zukunft immer nur von 10 zu 10 Jahren ausgeübt werden können. Einen hierzu gestellten Antrag, die Frist auf 20 Jahre zu bemessen, lehnte der Ausschuss ab. (Der Beschluss der 1. Lesung, wonach der Erwerb bis zum Ablauf des 30. Jahres ausgeschlossen sein soll, wurde in der 2. Lesung wieder aufgehoben und beschlossen, statt 30 Jahre zu setzen 20 Jahre.)

§ 11 des Magistratsentwurfs, welcher die Grundsätze zur Ermittelung des Erwerbspreises für die etwaige Uebernahme der Bahn seitens der Stadtgemeinde innerhalb der Konzessionsdauer enthält, lautet:

„Bei Ermittelung des Erwerbspreises finden die §§ 42 Nr. 4 a bis d des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und § 31 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 sinngemässe Anwendung, also wird: a) zu Grunde gelegt das jährliche Einkommen, welches die Firma im Durchschnitt der letzten 5 Jahre, rückwärts vom Uebernahmetage an gerechnet, gehabt hat. Als Einkommen gelten die Ueberschüsse, welche als Aktienzinsen oder Dividenden vertheilt werden und zwar unter Hinzurechnung der zur Tilgung der Schulden oder des Grundkapitals, zur Verbesserung oder Geschäftserweiterung, sowie zur Bildung von Erneuerungs- und Reservefonds verwendeten Beträge. Von dem ermittelten Durchschnitt wird beim Erwerb seitens der Stadtgemeinde der 25 fache Betrag bezahlt. b) Wenn unter den letzten 10 Jahren, vom Uebernahmetage ab rückwärts gerechnet, Jahre vorgekommen sein sollten, in denen die Firma mit Verlust aus dem Betriebe gearbeitet hat, so wird ihr noch neben dem vorstehend (a) gedachten Erwerbspreis ein solcher Verlust ersetzt, soweit er nicht schon durch Gewinn aus Jahren desselben Zeitraums gedeckt ist. Als Verlust aus dem Betriebe gelten diejenigen Summen, welche in den einzelnen Betriebsjahren fehlten, um eine Dividende von 5 % zahlen zu können. Was Gewinn aus dem Betriebe bedeutet, ergibt sich hiernach von selbst. c) Dagegen übernimmt die Stadtgemeinde die Schulden der Unternehmung, wogegen auf sie alle etwa vorhandenen Aktivforderungen, sowie die Erneuerungsfonds, nicht aber auch etwa vorhandene Reservefonds übergehen. Ueber das Verhältniss der Dotirung von Reservefonds zur Dotirung von Erneuerungsfonds steht der Stadtgemeinde ein Kontrolrecht zu; bei mangelndem Einverständniss entscheidet ein Schiedsgericht. d) Die Stadtgemeinde tritt nicht ohne weiteres in die Verträge mit den Beamten und Arbeitern des Unternehmens ein. Ueber diesen Eintritt bleibt beim Erwerbe besonderes Abkommen vorbehalten; mangels Zustandekommens eines solchen unterbleibt der Eintritt."

Nach eingehender Berathung entschied sich der Ausschuss dahin, die Bestimmungen unter b) ganz fallen zu lassen, im übrigen aber den Paragraphen mit einigen unwesentlichen Aenderungen anzunehmen.

Der § 12 (über die Rechtsverhältnisse beim Erlöschen der Konzessionsdauer) wurde nach den Bestimmungen des Magistrats genehmigt.

Die übrigen Paragraphen der Vorlage sind mehr nebensächlicher Natur und wurden mit einigen Aenderungen angenommen.

Bei der hierauf folgenden zweiten Lesung wurde die Bestimmung wegen der Gegenleistung der Firma Siemens & Halske dahin festgesetzt, dass bei einer jährlichen Roheinnahme bis zu 6 Millionen Mark 2 % und für jede Million Mark mehr 0,25 % mehr, mindestens aber vom 4. Jahre ab 20 000 ℳ jährlich zu zahlen sind. Damit ist die Durchberathung des Vertragsentwurfs im Ausschuss beendet.

Platzkarten.

Die Frage, ob der Inhaber einer mit dem Vermerke „Gültig für alle Züge" versehenen Fahrkarte bei Benutzung der sogenannten Harmonikazüge zur Zahlung des Platzkartenzuschlags verpflichtet sei, ist von dem Landgericht I zu Berlin in einem Einzelfalle in verneinendem Sinne entschieden worden. Diese Entscheidung steht jedoch im Widerspruch mit den Urtheilen der anderen Preussischen Landgerichte, bei welchen Rechtsfälle der fraglichen Art zur Entscheidung gelangt sind. So haben insbesondere die Landgerichte zu Danzig, Königsberg und Köln die Eisenbahnverwaltung übereinstimmend für berechtigt erklärt, von dem Inhaber einer derartig lautenden Fahrkarte die Erlegung eines Platzkartenzuschlags zu verlangen. Zur Vermeidung missverständlicher Auffassungen wird seitens der Eisenbahnverwaltungen beabsichtigt, dem betreffenden Fahrkartenvermerke eine andere, Missdeutungen der fraglichen Art ausschliessende Fassung zu geben.

Kleinbahnen.

Zur Förderung des Kleinbahnwesens in der Provinz Sachsen ist der Provinzialausschuss ermächtigt worden, solche Unternehmungen innerhalb der Provinz zu unterstützen durch unentgeltliche Einräumung der Benutzung von Provinzialchausseen und Strassen mit Einschluss der Gräben, Sicherheitsstreifen, Materialienbanketts und der neben Provinzialchausseen und Strassen liegenden, der Provinz gehörigen Grundstücke, ferner durch Gewährung von Darlehen gegen Verzinsung und Tilgung, endlich durch Uebernahme einer Bürgschaft für Verzinsung und Tilgung bis zusammen höchstens 4 % und zwar in Gemeinschaft mit anderen Korporationen bis zur Hälfte des Anlagekapitals. Voraussetzung für die Gewährung solcher Unterstützung ist der Nachweis, dass der Ausbau der Linie dem öffentlichen Verkehrsinteresse dient, und dass die Durchführung des Unternehmens bei Gewährung der provinziellen Unterstützung gesichert ist.

Der Colberger Kleinbahn-Aktiengesellschaft zu Colberg,

welche den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Colberg nach Regenwalde mit Abzweigung von Gross-Jestin nach Stolzenberg beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grunderwerbs verliehen worden.

Ausnahmetarife für Kalisalze.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie die Aeltesten der Kaufmannschaft in Magdeburg mittheilen, den Schifferverein zu Aken auf eine Eingabe, in welcher sich dieser über die überaus billigen Eisenbahnfrachten für Stassfurter Salze nach Böhmen (Aussig und Kralup), welche dem Schifffahrtsbetriebe diese Massenbeförderungen entzögen, beschwerte, dahin beschieden, dass es nicht angängig sei, eine Abänderung der eine Aufhebung der betreffenden Tarife ablehnenden Entscheidung der betreffenden Königlichen Eisenbahndirektion herbeizuführen.

Abgesehen von den von der Eisenbahndirektion gegen eine Aufhebung des Ausnahmetarifes zutreffend hervorgehobenen Gründen könne er auch die in der Eingabe vertretene Ansicht, dass dem Wasserwege ein natürliches Monopol für diese Transporte zustehe, in keiner Weise als berechtigt anerkennen, müsse vielmehr dem Eisenbahnwege das Recht wahren, nach seinem Ermessen den Wettbewerb gegen den Wasserweg ebenso aufzunehmen, wie dieser dasselbe in grossem Maassstabe gegenüber dem Eisenbahnwege thue. Ebenso vermöge er die Ansicht nicht zu theilen, dass durch den in Rede stehenden Ausnahmetarif die ausländische (Böhmische) Industrie zum Schaden der inländischen begünstigt würde, wie zur Unterstützung der Eingabe angeführt worden sei. Da es sich nur um Aufnahme des Wettbewerbs gegen die zum Theil noch billigeren Wasserfrachten handle, könnte dieser Vorwurf lediglich den Wasserweg treffen, der seit langer Zeit diese billige Fracht gewährt habe.

Preussen: Vereidigung von Beamten im Disziplinarverfahren.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat nachstehenden an sämmtliche Königliche Regierungspräsidenten und an den Polizeipräsidenten in Berlin gerichteten Cirkularerlass der Minister des Innern, der Justiz, für Handel und Gewerbe, der Finanzen und der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten vom 20. Juli d. J. den Königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnissnahme und gleichmässigen Beachtung mitgetheilt:

In einem Erkenntnisse des Reichsgerichts vom 24. Januar d. J. ist der Rechtsgrundsatz aufgestellt, dass im Disziplinarverfahren gegen nicht richterliche Beamte Zeugenvernehmungen von Beamten als ordnungsmässig nach § 32 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 erfolgt nicht anzusehen seien, wenn die Beamten nicht besonders vereidigt sind, sondern die Richtigkeit ihrer Zeugenaussagen auf ihren Diensteid versichert haben. Da das Disziplinargesetz — so wird ausgeführt — nicht zu denjenigen Gesetzen gehöre, welche ein Verfahren vorschreiben, wonach Beamte, die als Zeugen über amtliche Angelegenheiten vernommen werden, ihre Aussagen auf den von ihnen geleisteten Diensteid zu versichern haben, sondern lediglich auf die jeweilig geltenden allgemeinen strafprozessualischen Bestimmungen Bezug nimmt, so kämen auch hier die Vorschriften der §§ 60, 65 der Reichs-Strafprozessordnung, wonach die Zeugen zu vereidigen sind, in Anwendung.

Hiernach lässt sich die bisherige Ansicht nicht länger aufrecht erhalten, dass im Disziplinarverfahren eine Vernehmung von Beamten als Zeugen unter Hinweis auf deren Amtseid insoweit für zulässig zu erachten sei, als der Gegenstand der Vernehmung in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Amte des Zeugen steht.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat nunmehr beschlossen, für den 1. Januar 1895 die Kündigung der 4 % Prioritätsobligationen in Aussicht zu nehmen. Den Inhabern der 4 % Obligationen soll der Umtausch gegen 3,5 % Obligationen angeboten werden. Von den 4 % Prioritätsobligationen der Gesellschaft bestehen zwei verschiedene Ausgaben, und zwar aus den Jahren 1884 und 1888 im ursprünglichen Betrage von je 10 000 000 ℳ.

Der Beschluss der am 30. August d. J. abgehaltenen Generalversammlung der Gesellschaft, betreffend Erhöhung des Grundkapitals um 4 275 000 ℳ, ist jetzt in das Gesellschaftsregister des Königlichen Amtsgerichts I zu Berlin eingetragen worden.

Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin.

Nach dem Jahresabschluss der Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin betrug bei dieser Kasse im Jahre 1893 die Einnahme zusammen 90 340 ℳ (hierunter an laufenden Beiträgen der Mitglieder 58 813 ℳ, an Verwaltungskosten-Beiträgen und Eintrittsgeldern der Mitglieder 5 879 ℳ). Die Ausgaben bezifferten sich auf 46 274 ℳ An Begräbnissgeldern für 177 Versicherungen wurden 39 450 ℳ gezahlt. Am Schlusse des Jahres 1893 verblieb demnach ein Ueberschuss von 44 066 ℳ und unter Hinzurechnung des Bestandes aus dem Vorjahre mit 559 297 ℳ ein Gesammtbestand von 603 363 ℳ.

Die Zahl der Versicherungen betrug Ende des Berichtsjahres 10 409 mit einem Versicherungskapital von 2 560 200 ℳ, und zwar: 488 zu je 600 ℳ, 5 502 zu je 300 ℳ, 3 805 zu je 150 ℳ und 614 zu je 75 ℳ. Im Laufe des Jahres 1893 sind gegen einen Gesammtverlust von 208 Versicherungen (178 durch Tod und 30 durch Ausscheiden) 558 neue Versicherungen abgeschlossen worden, sodass ein Zuwachs von 350 Versicherungen gegen das Vorjahr stattgefunden hat.

Seit dem 44½jährigen Bestehen der Kasse sind den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder 671 075 ℳ an Begräbnissgeldern baar ausgezahlt worden. Infolge des durch versicherungstechnische Bilanzrechnung ermittelten Vermögensüberschusses der Kasse sind z. Zt. mehr als 700 alte Mitglieder von jeglicher Beitragszahlung befreit.

Beamten-Kautionsdarleihkasse, Aktiengesellschaft in Antwerpen, Zweigniederlassung Mannheim.

Unter dieser Firma hat die im Jahre 1890 in Antwerpen mit einem Aktienkapital von 2 000 000 Frcs. gegründete „Caisse générale de cautionnement et de retraite" in Mannheim eine Zweigniederlassung errichtet und zum Leiter derselben den Direktor der „Ersten Deutschen Kautions- und Allgemeinen Versicherungsanstalt Fides" in Mannheim, Hennings, ernannt. Die Beamten-Kautionsdarleihkasse hat den Zweck, öffentlichen Beamten Kautionsdarlehen zu möglichst günstigen Bedingungen zu gewähren. Jeder Beamte in Staats- oder Kommunaldiensten kann zur Neubestellung, Erhöhung oder Ablösung seiner Dienstkaution ein Darlehen erhalten. Als allei-

nige Sicherheit wird die Belassung bezw. Abtretung des Eigenthumsrechts der Kaution an die Darleihkasse verlangt. Die Gesellschaft fordert keine Bürgschaften oder sonstige Sicherheiten von den Darlehensnehmern, ebenso wenig ist der Abschluss einer Lebensversicherung erforderlich. Die Rückzahlung der Darlehen erfolgt in vierteljährlichen im voraus zu entrichtenden Raten. Nach vollständiger Rückzahlung des Darlehens geht die Kaution vertragsmässig in das Eigenthum des Darlehennehmers über.

Aus der Schweiz.

Eigerbahn.

Die erste Sektion des Projektes einer Eisenbahn auf den Eiger von Studer & Strub — nicht zu verwechseln mit dem in letzter Zeit viel genannten Gujer-Zeller'schen Eiger-Jungfrau-Projekt, das noch nicht konzessionirt ist — wird voraussichtlich im nächsten Jahre zur Ausführung gelangen. Die genannten Konzessionäre haben ihre Konzession für diese erste Strecke, unabhängig vom übrigen Eisenbahnprojekt, der Wengernalpbahn-Gesellschaft abgetreten, die sowohl den Bau, als den Betrieb dieser Strecke übernehmen wird. Die Bahn zweigt vom ersten Hauptgeleise der 2064 m über dem Meere gelegenen Station Scheidegg ab und führt ohne Beeinträchtigung dieser und des im Vorjahre neu erbauten Hôtels Bellevue auf der kleinen Scheidegg in geschützter Lage bis an den Rand des Eigergletschers. Wie das bezügliche Projekt in Aussicht nahm, wird diese Strecke als Zahnradbahn ausgeführt und zwar nach den Normalien der Wengernalpbahn, so dass das Rollmaterial auch auf diese Zweigbahn übergehen kann. Da die Maximalsteigung jedoch nur 18 % (gegen 25 % der Stammlinie) beträgt, und da auch die Kurven schwächer sind, so wird die Leistungsfähigkeit dieser Abzweigung das Doppelte der Stammlinie betragen. Die baulichen Verhältnisse der neuen Linie sind sehr einfach: mit Ausnahme eines kurzen Tunnels sind keine Kunstbauten erforderlich. Infolge dessen sind die Anlagekosten auf Grund bisher gewonnener Erfahrungen mit hinreichender Genauigkeit zu ermitteln. Ohne Rollmaterial haben Studer & Strub dieselben für die 2,2 km lange Strecke auf 340000 Frcs. oder auf 154500 Frcs für das Kilometer veranschlagt, wenn die Arbeiten in Regie ausgeführt werden. In einem Gutachten des Ingenieur Laubi wurden die Gesammtanlagekosten einschliesslich 56500 Frcs. für Rollmaterial (eine Lokomotive und zwei Personenwagen) und 12700 Frcs für Unvorhergesehenes auf 434000 Frcs. berechnet, während die Wengernalpbahn-Gesellschaft dieselben auf 450000 Frcs. ansetzt. Mit Rücksicht auf die günstigen betriebstechnischen Verhältnisse werden die Betriebsausgaben nach Ansicht des Experten Laubi 14250 Frcs. nicht überschreiten. Diesen steht eine Einnahme von 38000 Frcs. gegenüber. Sie wurde auf Grundlage der letztjährigen Frequenz der Wengernalpbahn ermittelt und stützt sich auf eine Minimalfrequenz von 13000 Reisenden, wenn voraussichtlich 4000 II. und 9000 III. Klasse zu den konzessionsmässigen Taxen von 3,80 Frcs. und 2,40 Frcs. fahren werden. Der muthmaassliche Einnahmeüberschuss von 23750 Frcs. (einschliesslich 1200 Frcs. für Verschiedenes) würde einer Verzinsung des Anlagekapitals zu 5,3 % entsprechen.

Tramwayverstadtlichung in Zürich.

Die vom Stadtrathe gemachten diesbezüglichen Erhebungen haben nunmehr zu einer Weisung desselben an den Grossen Stadtrath geführt, worin unter Anführung folgender Gründe Verstadtlichung der Züricher Strassenbahnen anempfohlen wird.

Eine für die Entwickelung der Stadt sehr wichtige Angelegenheit wird in der nächsten Zeit von den städtischen Behörden zu entscheiden sein: die Kommunalisirung des Strassenbahnwesens, wie der Stadtrath die Sache genannt hat. Der Stadtrath hat bereits Stellung genommen, er spricht sich für die allmähliche Uebernahme der Strassenbahnen durch die Stadt aus und stellt mit einer Weisung vom 23. August dem grossen Stadtrath den Antrag, er möchte sich grundsätzlich ebenfalls für die Anbahnung der Kommunalisirung aussprechen. Wir entnehmen der Weisung die Gründe, die der Stadtrath zur Beantwortung der sich aufwerfenden Hauptfragen anführt:

Welchen Weg soll die Stadt heute in Strassenbahn-Angelegenheiten einschlagen?

Ueberwiegende Gründe des öffentlichen Interesses sprechen dafür, dass die Stadt das Strassenbahnwesen nach Maassgabe der sich bietenden Gelegenheiten und der Bedeutung der jeweiligen in Frage kommenden lokalen Interessen durch Rückkauf, Selbstbau und Selbstbetrieb in die Hand nehme, ohne im übrigen Privatbau und Privatbetrieb von vornherein grundsätzlich auszuschliessen. Die Strassenbahnen vollziehen eine Aufgabe des öffentlichen Lebens, die für die städtische Entwickelung und für grosse Kreise der Stadtbevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist. Hat die Stadt sie in der Hand, so kann sie durch ein neues Mittel bestimmend auf die städtische Entwickelung einwirken. Jede Strassenbahn schliesst eine weitgehende Inanspruchnahme des öffentlichen Grundes für eine Privatunternehmung in sich, vor welcher Inanspruchnahme zahlreiche öffentliche und private Interessen zurücktreten müssen, was letzteren eher zugemuthet werden darf, wenn es sich um ein Unternehmen der Stadt handelt, als wenn ein solches einer Privatperson in Frage kommt. Die Konzessionen vermögen nicht in allen Richtungen die nöthige Gewähr für eine erspriessliche Wahrung der öffentlichen Interessen zu bieten. Die Strassenbahnen können das Beste nur dann bieten, wenn das Netz rationell angelegt und die technische Einheit der Anlage, welche den ungebrochenen Betrieb gestattet, möglichst uneingeschränkt vorhanden ist. Dies ist bei unseren jetzigen Verhältnissen nicht zu erwarten. Die Beschränktheit der öffentlichen Plätze und die vielerorts engen Strassen nöthigen dazu, mit Strassenbahnen hauszuhalten und nur diejenigen Bedürfnisse zu befriedigen, welche einer bedeutenden Summe von Interessen dienen; dass dies geschehen, dazu bedarf es eines gesteigerten Einflusses der Stadt. Die Stellung der Stadt gegenüber der kantonalen Behörde und dem Bunde ist eine bessere als diejenige einer Privatunternehmung. Es ist billig, dass ein Gewinn aus dem Betrieb der Strassenbahnen, der aus der Tasche der Stadtbevölkerung fliesst und nur mit Hilfe der Belastung des allgemeinen Verkehrs und der städtischen Einrichtungen erzielt werden kann, als Gegenwerth der Allgemeinheit zu gute kommt. Es ist als sicher anzunehmen, dass die mechanische Bewegung der Strassenbahnwagen in Zukunft die Regel bilden wird. Die benöthigte Kraft kann durch eine grössere Kraftanlage am billigsten beschafft werden, für deren Ausführung in Anbetracht, der ihr zu gebenden Ausdehnung und ihres öffentlichen Zweckes nur die Stadt selbst in Frage kommen kann. Die Stadtverwaltung hat durch die Gaswerke, die Wasserversorgung, das Elektrizitätswerk und die Organisation des Abfuhrwesens den Nachweis geleistet, dass sie grössere Betriebsunternehmungen mit verwickeltem technischen Apparat und genauem und weitschichtigem Betriebe in befriedigender Weise anzulegen, zu organisiren und zu betreiben in der Lage ist.

Anderseits ist allerdings zuzugeben, dass der Uebergang zum Selbstbau und Selbstbetrieb nicht ohne Erhöhung des Schuldenstandes der Stadt und ohne eine Erweiterung des Verwaltungsapparates geschehen kann. Der Schuldenvermehrung werden aber produktive Anlagen gegenüberstehen und die Vergrösserung der Zahl städtischer Angestellter wird um so eher in den Kauf genommen werden können, als dieselben eben doch unmittelbar produktive Arbeit verrichten und zum überwiegenden Theil ebenso unmittelbar der Kontrole der Oeffentlichkeit unterstehen.

Nach der Ansicht des Stadtrathes sprechen die konzessionsgemässen Rückkaufsbedingungen der verschiedenen Unternehmungen, ihre finanzielle Lage und Zukunft, die gebotene Rücksichtnahme auf die Finanzen der Stadt, wie die Neuheit der Sache für die Stadtverwaltung für ein allmähliches Vorgehen; und zwar sollte das Netz der Strassenbahn-Aktiengesellschaft, wenn zu annehmbaren Bedingungen erhältlich, zu dem ersten offenen Termin (31. Januar 1897) zurückgekauft werden. Es hätte das überdies in der ausgesprochenen Absicht zu geschehen, dass das Netz mit dem Zeitpunkt der Inbetriebsetzung einer in Vorbereitung begriffenen grossen städtischen Kraftanlage für mechanischen (und wahrscheinlich elektrischen) Betrieb und auf Meterspur umgebaut werde. Damit würde der bei unseren relativ geringen Entfernungen doppelt wichtige ungebrochene Betrieb auf Grund einer technischen Einheit möglich gemacht; die dadurch vermehrte Frequenz, wie der bisherige innere Werth der alten Linien würden in Verbindung mit billigeren Betriebsausgaben finanziell diese Umbauten gestatten.

Ferner würde die Stadt sich dem Bau von Linien zuwenden, die bis jetzt von den Privatunternehmungen nicht gebaut worden sind, die aber eine grössere Summe von Bedürfnissen zu befriedigen vermögen und weder technisch, noch finanziell ein übermässiges Wagniss in sich schliessen. Wir denken hier an die Linie über die Kaibrücke, an eine westradiale Hauptbahnhof-Dorf Wiedikon und eine südradiale Paradeplatz-Bahnhof Enge.

Von der Konzessionsbehandlung der interurbanen (Vororts-) Linie Hauptbahnhof - Oerlikon würde die Stellungnahme der Stadt zu einer Linie nach Unterstrass abhängen. Der Betrieb solcher Linie würde je nach den maassgebenden Verhältnissen der einzelnen Linien von der Stadt selbst besorgt oder zunächst noch verpachtet. Die städtischen Strassenbahnen wären als finanziell selbständige Unternehmung zu organisiren.

Die bereits konzedirten Linien hätten die Konzessionäre auszubauen und zu betreiben, für ihre Uebernahme dürfte man im Hinblick auf die konzessionsgemässen Rückkaufs-

bedingungen die Dinge für einmal sich noch entwickeln lassen.

Auch die Ertheilung neuer Konzessionen für rationelle Linien kann je nach den Verhältnissen der Trasse und des bezüglichen Verkehrs zu dem übrigen Netze bis auf weiteres unbedenklich geschehen; dies um so eher, als die Stadt auch bei interurbanen (Vorort-) Strassenbahnen, die städtische Strassen befahren, nicht selbständig, sondern von den Entschliessungen der Oberbehörden abhängig ist, also gar nicht in der Lage wäre, die Ertheilung von Konzessionen auf städtischem Boden gänzlich auszuschliessen.

Das Generalinspektorat der Italienischen Eisenbahnen.

Aus der seit 1. Mai d. J. in Kraft getretenen Verordnung über Pflichten und Rechte des Königlich Italienischen Generalinspektorates der Eisenbahnen, sowie der ihm zugehörigen unterstellten Beamten (deren vollen Wortlaut der „Monitore“ bringt) und der bezüglichen Dienstanweisung ist zu entnehmen, dass der Generalinspektor bei unmittelbarer Unterstellung unter den Minister der öffentlichen Arbeiten sämmtliche Angelegenheiten des ihm zugetheilten Geschäftsbereiches regelt, und zwar hinsichtlich der hierunter nicht besonders aufgeführten in eigenem Namen verantwortlich ist; er ist mit berathender Stimme der 3. Abtheilung des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten zugeordnet und nimmt auch an den allgemeinen Sitzungen des Oberen Rathes theil, wenn über Gegenstände seines Faches verhandelt wird. Der ministeriellen Entscheidung sind vorbehalten und daher vorzulegen: 1. Entwürfe zu Gesetzen und Dienstanweisungen, sowie alle Genehmigungsanträge, welche allgemein einen Königlichen oder ministeriellen Erlass beanspruchen; 2. die Anweisungen zur Verhandlung mit ausländischen Behörden, sowie zu solchen mit internationalem Charakter; 3. Angelegenheiten, welche Beschlüsse des Oberen Rathes oder der Abtheilung für Tarifwesen erfordern; 4. Vorkehrungen und Einrichtungen, bezüglich deren eine Einigung mit den Vorständen anderer Zweige des Staatsdienstes nicht erzielt werden kann, auch wenn die Angelegenheiten zu seinem eigenen Dienstbereich gehören; 5. schriftliche Verhandlungen mit den Vorsitzenden beider Kammern, den parlamentarischen Ausschüssen oder dem Staatsrath, ferner solche mit den übrigen Ministerien und mit dem Rechnungshof, wenn sie nicht laufende Verwaltungssachen betreffen; 6. Vorschläge zu Tarifänderungen; 7. einzelne sonstige Angelegenheiten deren Behandlung der Minister selber laut besonderer Verfügung zu übernehmen wünscht.

Ausserdem hat der Generalinspektor ausser den vorgeschriebenen Nachweisungen für die Finanzverwaltung des Staates alljährlich dem Minister einen Jahresbericht über das Geschäftsgebahren zur Benutzung für den Landtag vorzulegen.

Der Obere Ausschuss der Eisenbahnen setzt sich zusammen aus dem Generalinspektor als Vorsitzendem, den Oberinspektoren und den Abtheilungsvorstehern mit berathender Stimme für die sie betreffenden Angelegenheiten. Für Tarifsachen werden noch 3 Mitglieder des Tarifausschusses beigeordnet, für Trambahnangelegenheiten bei erforderlichen Aenderungen bestehender Strassen der Generaldirektor für Brücken und Strassen, endlich bei erforderlichen Neuregelungen an Flüssen oder Hafenbauten der Generaldirektor für Wasserbauten. Diese beigeordneten Mitglieder haben nur für die Angelegenheiten ihres besonderen Faches Stimme. Ferner können für einzelne Fälle auf besondere Anordnung der Krone ein Oberbeamter der Königlichen Advokatur, sowie auch Inspektoren vom Genio civile (jedoch höchstens 4) herangezogen werden. In Abwesenheit des Generalinspektors führt der Rang- oder Dienstälteste den Vorsitz; den Posten des Schriftführers versieht ein Beamter, welcher nicht unter dem Range eines Abtheilungsvorstehers stehen darf und erforderlichen Falles berathende Stimme erhält. Ferner darf kein Mitglied in einer es persönlich betreffenden Angelegenheit seine Stimme abgeben.

Der Obere Ausschuss hat zu berathen über: 1. Entwürfe, Verträge und Abrechnungen für Bahnen im Betriebe und über festes und rollendes Betriebsmaterial, insofern dessen Veranschlagung nebst Arbeitslohn den Werth von 200000 L. übersteigt; 2. Art und öffentlichen Nutzen neuer Eisen- und Trambahnen, sowie deren Konzessionen, vorbehaltlich der Rechte des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten bezüglich einzelner Entwürfe; 3. andere Bahn- und Tramangelegenheiten, bezüglich deren gesetzlich der Beschluss des Ausschusses genügen soll; 4. Vorschläge über Beförderung von gewissen Beamten. Ferner kann der Obere Ausschuss vom Minister zu gutachtlicher Aeusserung herangezogen werden — namentlich wenn dieser Dringlichkeit erkannt hat — bei: 1. Gesetzentwürfen; 2. Dienstanweisungen mit Königlicher Verordnung, sowie deren Anwendung und Auslegung; 3. ordnungsmässige Verträge über Lieferung von Material oder über Arbeitsleistungen für Eisenbahnen im Betriebe, neue Arten oder Vervollkommnungen festen und rollenden Materials, sowie Erfindungen bezüglich des Eisenbahnwesens; 4. Angelegenheiten, welche einen Beschluss des Staatsrathes erfordern; 5. Streitpunkte, welche die Ueberweisung an ein Tribunal oder ein Schiedsgericht nöthig machen; 6. Vorschläge über Gemeinsamkeitsdienst und Tarife; 7. Aenderungen im Dienstplan des Inspektorates und disziplinarische Maassregeln gemäss der Dienstanweisung. — Ausserdem kann der Generalinspektor das Gutachten des Ausschusses noch bei beliebiger Veranlassung einholen.

Auf Vorschlag des Generalinspektors wird eine Geschäftsanweisung für den inneren Dienst des Ausschusses durch Erlass des Ministers festgesetzt, in engem Anschluss an die Bestimmungen für den Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten.

Die Oberinspektoren haben für gewöhnlich ihren Amtssitz bei der Centralverwaltung (falls ihnen nicht ausnahmsweise durch Königliche Verordnung die Leitung eines Baukreises von besonderer Wichtigkeit übertragen ist); sie sind der III. Abtheilung des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten mit berathender Stimme zugetheilt. Sie nehmen in gleicher Art an den Gesammtsitzungen dieser Behörde theil bei Angelegenheiten des ihnen zugetheilten Dienstzweiges.

Im allgemeinen nehmen sie nach Anordnung und Auftrag des Generalinspektors die Besichtigung der Baukreise bezüglich des Betriebes wie etwaiger Bauten vor und reichen ihm ihre Berichte über besondere Bemerkungen sowie Vorschläge ein; sie können von ihm auch bei einzelnen ausserordentlichen Vorkommnissen mit der Untersuchung bezw. Leitung der Angelegenheit besonders beauftragt werden.

Befugnisse der Abtheilungen. Die Eintheilung der Centralverwaltung ist bewirkt in ein besonderes Kabinet und 5 Abtheilungen mit Einschluss der Rechnungsabtheilung, deren Leiter den Rang eines Hauptinspektors bekleiden und durch Königliche Verordnung berufen werden; ihre vollziehende Unterschrift tritt an die Stelle der bisher gültigen Bestimmungen aus Januar 1875. Das Kabinet bearbeitet Gesetzentwürfe, allgemeine und besondere Dienstanweisungen, dann Sachen des ständigen und Aushilfspersonals, ferner Freifahrt- und Dienstkarten; Abtheilung I die allgemeinen Angelegenheiten, Konzessionen und gesetzlichen Bestimmungen; Abtheilung II Bau von Eisenbahnen; Abtheilung III die technischen Betriebsangelegenheiten; Abtheilung IV die Tarife und Statistik; Abtheilung V das finanzielle Gebahren, Abrechnungs- und Rechtswesen. Sämmtliche Abtheilungen zerfallen in Unterabtheilungen unter Leitung je eines Inspektors; die Zahl der Abtheilungen, deren Leiter und das gesammte Personal bestimmt der Minister nach Vorschlag des Generalinspektors. Ausserdem wird für die besondere Verwaltung der Behörde selber ein Sekretär eingesetzt, welcher eine Kaution von 5000 L. zu hinterlegen hat und sämmtliche Angelegenheiten und Bedürfnisse der Büreaus der einzelnen Dienststellen bezüglich Einrichtung und Ausstattung mit allem Bedarf der Geschäftsräume und Kanzleien besorgt, leitet und verrechnet.

Bezüglich der Baukreise ist gegen früher eine wesentliche Abänderung nicht eingetreten; die Leiter derselben überweisen nach eigener Prüfung die Entwürfe, Verträge und Abrechnungen über Bauten oder Beschaffung festen wie rollenden Betriebsmaterials von einem Gesammtwerth bis zu 300000 L. der Beschlussfassung durch die Centralverwaltung, während die technische Genehmigung von Entwürfen bis zu 25000 L. Einzelwerth ihnen selbst belassen bleibt. Ebenso verhandeln die mit der Leitung eines besonderen Baubüreaus beauftragten Ingenieure innerhalb ihres Baubezirkes in allen Angelegenheiten unmittelbar mit ihnen.

An allgemeinen Bestimmungen hinsichtlich des Personals sind einige Einzelnheiten hervorzuheben: Sämmtliche Beamte des Inspektorats müssen Italienische Unterthanen sein, sind zu einer Dienstleistung von 7 Stunden Dauer an gewöhnlichen und von 4 Stunden an Festtagen verpflichtet, bei vorübergehenden Dringlichkeitsfällen auch länger. Die Ingenieure des Inspektorats dürfen sich mit Betrieben von Privaten, von Gesellschaften, Provinzen, Gemeinden u. dergl., sowie im Ausland nur auf ausdrückliche Ermächtigung des Ministers befassen; diese kann auf Antrag der Betheiligten zu einem bestimmten Zweck gewährt werden, falls dieser im allgemeinen Nutzen liegt, falls ein geeigneter privater Ingenieur nur mit aussergewöhnlicher Schwierigkeit beschafft werden kann oder falls es sich um ein bedeutsames Gutachten handelt, muss aber versagt werden, dafern juristische Unzuträglichkeiten in civilrechtlicher (nicht strafrechtlicher) Beziehung herbeigeführt oder die eigene amtliche Thätigkeit in unzulässiger Weise beeinträchtigt werden könnte. Bezüglich der Beurlaubungen ins Ausland zum Zweck besonderer Studien ist

eine solche bis zu 2 Jahren gestattet geblieben, d. h. auf eigene Kosten ohne Bezug staatsseitigen Gehaltes oder Beihilfe, jedoch unter Wahrung des Dienstalters und der Stelle, sowie jährlicher Vorausbezahlung der betreffenden Pensionsbeiträge zur Staatskasse.

Neuaufnahmen bezw. Ergänzungen finden nur bei der jüngsten Klasse der Inspektoren statt, und zwar zu drei Vierteln aus geprüften Technikern, zu einem Viertel aus Rechtskundigen gewissen Grades auf Grund besonders ausgeschriebener Prüfung; dagegen können im vorübergehenden Bedarfsfalle Hilfskräfte auf kurze Zeit und nach gesetzlicher Vorschrift eingestellt werden. Die Beförderungen finden nur der Reihe nach in Grad und Klasse statt; in den nächsthöheren Grad kann nur gelangen, wer in der höchsten Klasse seines Grades mindestens 2 Jahre gewesen ist, in die nächsthöhere Klasse nur, wer in der seinigen mindestens 1 Jahr Dienste geleistet hat. Die Ernennungen zum Haupt- und Oberinspektor, sowie das Vorrücken aus der zweiten in die erste Klasse letztgenannten Amtes erfolgen ausschliesslich nach Verdienst und Befähigung, die übrigen Beförderungen finden zur Hälfte nach Verdienst und Befähigung, zur Hälfte nach Maassgabe der Altersordnung statt. Ausgeschlossen von letzterer können Personen bleiben, welche die gesetzliche Altersgrenze zur Ueberführung in den Ruhestand erreicht haben. 5 Oberinspektoren und drei Viertel der Hauptinspektoren müssen Ingenieure sein. Alljährlich werden von den Abtheilungsvorstehern für die unterhabenden Beamten des Inspektorates Personalberichte eingereicht, welche sich über die physische und moralische Beschaffenheit, die Befähigung und besonders hervorstechenden Eigenschaften jedes Einzelnen aussprechen, sowie darüber, inwiefern er zur Beförderung auf Grund von Verdiensten oder nach dem Dienstalter in Vorschlag zu bringen sei. Die Beförderung erfolgt auf Grund besonderer Listen nach bestimmter Vorschrift.

Bücherschau.

Elektrische Kraftübertragung und Kraftvertheilung nach Ausführungen durch die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Berlin. Zu beziehen durch J. Springer in Berlin N., Monbijouplatz 3. 1894.

Durch die elektrische Kraftübertragung und Kraftvertheilung hat sich die elektrotechnische Industrie Absatzgebiete von ungeahnter Ausdehnung erschlossen. Sehen wir von dem elektrischen Betriebe der Trambahnen ab, so bleibt noch ein weites Gebiet übrig, welches für die zukünftige Entwickelung der Elektrotechnik bestimmt ist. Kraftübertragung und Kraftvertheilung sind unzweifelhaft berufen, der Industrie wichtige Dienste zu leisten, ja sogar sie in mancher Beziehung umzugestalten. Alle Zweige der Industrie, und voran der Maschinenbau, haben deshalb ein grosses Interesse daran, kennen zu lernen, was die elektrische Kraftübertragung und Kraftvertheilung zu leisten vermag. Dies zu zeigen und gleichzeitig eine Anleitung zur Projektirung und annähernden Veranschlagung zu geben, ist der Zweck des vorliegenden Buches. Dasselbe behandelt systematisch das ganze Gebiet der Kraftübertragung und Kraftvertheilung. Die Behandlung des Stoffes ist so gehalten, dass jeder Techniker und jeder gebildete Laie der Darstellung vollständig zu folgen vermag.

Der erste Abschnitt behandelt das Wesen der elektrischen Kraftübertragung. Das erste Kapitel erläutert die Begriffe Kraftübertragung und Kraftvertheilung. An der Hand eines der Hydraulik entlehnten Beispiels wird die Hintereinander- und Parallelschaltung von Elektromotoren klargelegt. Den Schluss dieses Kapitels bildet eine Besprechung der Stromarten und der Antriebsvorrichtungen für elektrische Maschinen.

In Kapitel 2 werden die Gleichstrommaschinen nach Schaltung und Einrichtung beschrieben. Am Ende dieses Kapitels befinden sich Tabellen der verschiedenen Konstruktionen von Dynamomaschinen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft. Kapitel 3 handelt von der Ausführung, Anordnung und Berechnung elektrischer Leitungen. Kapitel 4 behandelt die Gleichstrommotoren und enthält die entsprechenden Tabellen über die elektrischen Grössen, Umdrehungszahl und mechanische Leistung der Maschinen sowie die Dimensionstabellen und Fundamentskizzen. Von besonderem Interesse für den Ingenieur dürfte Kapitel 5 sein, welches den Wirkungsgrad elektrischer Maschinen und seine Abhängigkeit von der Belastung und der Maschinengrösse in Formeln und im Bilde darstellt. In Kapitel 6 wird das Wesen des Drehstromes kurz erläutert und die Einrichtung der Drehstrommaschinen beschrieben. Kapitel 7 behandelt Drehstrommotoren und enthält ausser den Tabellen über elektrische und mechanische Leistung auch Dimensionstabellen nebst Fundamentskizzen.

Abschnitt 2 handelt von den Arten der Kraftübertragung. Hierin wird zunächst die elektrische Kraftübertragung mit den mechanischen Transmissionen in Parallele gestellt und an der Hand von genauen Beobachtungsresultaten nachgewiesen, dass durch Ersatz der mechanischen Transmissionen durch elektrische 30 bis 70 % an Kraft gespart werden kann. Diese Zahlen allein dürften hinreichend sein, das Interesse eines jeden Industriellen für die elektrische Kraftvertheilung wachzurufen. In Kapitel 9 ist eine besondere Gruppe von Kraftübertragungssystemen rücksichtlich ihrer Verwendung für Hebezwecke herausgegriffen. Als Resultat der kritischen Vergleichung ergibt sich, dass hinsichtlich der Oekonomie nur Druckwasser mit der Elektrizität konkurriren kann, dass aber die Elektrizität vor dem Druckwasser noch mancherlei Vorzüge besitzt.

Im Abschnitt 3 wird der Elektromotor als Antriebsmittel behandelt. Je nach der Anwendung des Gleichstromelektromotors zur Kraftübertragung oder zur Kraftvertheilung wird die Schaltung desselben gewählt. Und hiernach richtet sich auch die Einrichtung der Apparate zum Ingangsetzen der Elektromotoren und Reguliren ihrer Geschwindigkeit. Besondere Eigenschaften kennzeichnen den Drehstrommotor; dementsprechend wird derselbe in einem besonderen Kapitel behandelt. Das letzte Kapitel dieses Abschnittes vergleicht die beiden Betriebsweisen, welche bei der Kraftvertheilung in industriellen Etablissements angewendet werden, nämlich den Gruppenbetrieb und den Einzelbetrieb, welch' letzterer durch die kommutator- und schleifringlosen Drehstrommotoren ohne jede sachverständige Aufsicht bethätigt werden kann.

Abschnitt 4 enthält gewissermaassen die Nutzanwendung des Vorhergegangenen, indem er an zahlreichen Beispielen die Vortheile des Elektromotorenbetriebes erläutert. So beschreibt Kapitel 14 die direkt betriebenen Ventilatoren, welche von dem kleinsten Zimmerventilalor beginnend bis zu Grössen von 6 PS ausgeführt werden. Kapitel 15 enthält Beschreibungen von elektrisch betriebenen Kreiselpumpen und Kolbenpumpen. Die ungemeine Bequemlichkeit des Elektromotors dürfte besonders bei der selbstthätig regulirenden Pumpe zum Ausdruck gelangen. Kapitel 16 behandelt elektrisch betriebene Aufzüge für Personen und Waaren. Kapitel 17 zeigt die Anwendung des Elektromotors auf Laufkrähne, Kapitel 18 auf Drehkrähne. Kapitel 19 behandelt Bohrmaschinen, Kapitel 20 Drehbänke mit elektrischem Antrieb.

Von besonderem Interesse für die Zuckerfabrikanten und Textilindustriellen dürfte das Kapitel 21 sein, welches die Vorzüge des Elektromotors für Centrifugenbetriebe illustrirt. Kapitel 22 betrifft Kälteanlagen. Es behandelt den elektrischen Betrieb von Eismaschinen, welche nunmehr auch dort installirt werden können, wo die Aufstellung von Dampfmaschinen oder Gasmotoren sich verbietet. Der Eisenbahningenieur findet in Kapitel 23 elektrisch betriebene Drehscheiben und Schiebebühnen; der Bergbau- und Hütteningenieur im nächsten Kapitel Anwendungen des Elektromotors für seine Zwecke. Schliesslich wird auch der Marineingenieur im letzten Kapitel vieles finden, was sein Interesse erregen dürfte, so z. B. elektrisch betriebene Hilfsmaschinen an Bord, elektrisch betriebene Boote und schliesslich einen elektrisch betriebenen Wagen zur Ermittelung der Wasserreibung von Schiffsmodellen.

Abschnitt 5 enthält als Anhang Preistabellen der Dynamomaschinen, Elektromotoren sowie der Zubehörtheile. Das Schlusskapitel enthält eine Anzahl von Fragebogen, welche zur Ermittelung der zur Ausarbeitung von Projekten erforderlichen Grundlagen dienen sollen.

Die vorstehende Inhaltsübersicht lässt erkennen, dass das Buch nicht nur dazu bestimmt ist, den Leser mit den Fabrikaten der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft vertraut zu machen, sondern dass diese Aufgabe durchaus zurücktritt gegenüber der Darstellung der wissenschaftlichen Prinzipien der elektrischen Kraftübertragung und Kraftvertheilung, dem rechnerischen Nachweise der hervorragenden Oekonomie des Elektromotorenbetriebes, sowie der Vorführung derjenigen Anwendungen des Elektromotors, welche aus dem Stadium des Experimentes herausgelangt sind in den Bereich der modernen kritisch abwägenden Praxis.

Personalnachrichten.

Regierungs- und Baurath Mehrtens in Bromberg, der Herausgeber vieler technischer Schriften auf dem Gebiete der Eisenkonstruktionen und der Statik, welcher auch als Konstrukteur der neuen grossen Weichselbrücken, besonders der Fordoner, in weiteren technischen Kreisen bekannt wurde, ist zum etatmässigen Professor für das Bau-Ingenieurwesen an der Königlichen technischen Hochschule in Aachen ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Eröffnung der Bahnstrecke Ilsenburg-Harzburg. Am 1. Oktober d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Halberstadt unterstellte Bahnstrecke Ilsenburg-Harzburg mit den Stationen Eckerthal, Stapelburg, Westerode bei Harzburg und der Holzverladestelle Schimmerwald dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Stationen sind eingerichtet:

a) Eckerthal für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen,

b) Stapelburg und Westerode b/Harzburg für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung,

c) Schimmerwald nur für die Verladung von Holz in Wagenladungen, welches unfrankirt und ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert wird.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Station Eckerthal nicht geeignet. Von dem genannten Tage an findet zwischen Eckerthal und sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen, sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Preistafel für den Personen- und Gepäckverkehr hängt auf den Stationen aus.

Der Fahrplan für die neue Bahnstrecke wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden. (2301)

Magdeburg, den 10. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Am 1. Oktober 1894 werden eröffnet:

1. die an der Neubaustrecke Konitz-Nakel gelegenen Stationen Görsdorf, Hohenfelde, Kamin i. Westpr., Mrotschen, Runowo, Vandsburg, Witoslaw und Zempelburg für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh-, Fahrzeug- und Güterverkehr, Ambach für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr — einstweilen mit Ausnahme der Stückgutabfertigung — und der Personenhaltepunkt Raygrod für den Personen- und Gepäckverkehr;
2. die Haltestelle Dietrichsfeld für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr;
3. der Personenhaltepunkt Papau für den Güterverkehr und
4. die Haltestellen Marzenin und Zydowo an der Strecke Wreschen-Gnesen für den Wagenladungs-Güterverkehr.

Behufs Vermittelung des Personenverkehrs erfolgt die Abfahrt der Züge in Dietrichsfeld:

a) in der Richtung Jarotschin-Gnesen:
für Zug Nr. 211 . . . ab 7.11
„ „ „ 213 . . . „ 1.02
„ „ „ 881 . . . „ $11.^{04}$
„ „ „ 883 . . . „ 5.50

b) in der Richtung Gnesen-Jarotschin:
für Zug Nr. 212 . . . . ab 9.53
„ „ „ 214 . . . . „ 3.11
„ „ „ 882 . . . . „ 7.28
„ „ „ 884 . . . . „ $7.^{39}$

Die Nachträge 9, 4 und 1, welche am 1. Oktober 1894 zu dem Personen- und Gütertarif, sowie zum Kilometerzeiger für den Direktionsbezirk Bromberg herausgegeben werden, enthalten neben den durch die Eröffnung der Strecke Konitz-Nakel erforderlich gewordenen Aenderungen und Ergänzungen bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen und Berichtigungen. Soweit durch letztere Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 1. November 1894 in Kraft.

Die im Nachtrage 1 zum Kilometerzeiger aufgeführte Station Waldungen hat die Bezeichnung „Runowo“ erhalten.

Für Papau sind die Entfernungen bereits im Kilometerzeiger vom 1. Juli 1894 vorgesehen.

Der Frachtberechnung für Dietrichsfeld, Marzenin und Zydowo werden bis auf weiteres im Binnenverkehr und in den Staatsbahnverbänden Bromberg-Berlin und Breslau die Entfernungen:

von Wreschen oder Miloslaw unter Zuschlag von 6 oder 10 für Dietrichsfeld
„ Wreschen „ Schwarzenau „ „ „ 7 „ 5 „ Marzenin
„ Schwarzenau „ Gnesen „ „ „ 4 „ 10 „ Zydowo

zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 14. September 1894. (2302)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 20. September d. J. ab wird der zwischen den Stationen Hohenstein und Michelbach der Strecke Wiesbaden-Diez gelegene Haltepunkt Laufenselden für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 14. Sept. 1894. (2303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Rosow für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Angermünde-Stettin zwischen den Stationen Tantow und Colbitzow in Kilometerstation 116,5 neu errichtete Haltepunkt Rosow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Daselbst werden folgende Züge nach Bedarf halten:

a) Richtung nach Berlin.

Zug No.	32	26	30	36	3702
um	6.25 V.	11.02 V.	1.55 N.	$6.^{11}$ N.	$12.^{05}$ V.

b) Richtung nach Stettin.

Zug Nr.	3701	35	29	37	31
um	6.44 V.	8.45 V.	1.14 N.	4.29 N.	$10.^{12}$ N.

Berlin, im September 1894. (2304MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsunterbrechungen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Auswechslung der zwischen den Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz-Neugasse der Linie Olmütz-Czellechowitz gelegenen Ueberfahrtsbrücke wird in der Zeit vom 17. bis inkl. 20. September 1894 der Güterzugsverkehr zwischen den beiden genannten Stationen eingestellt.

Wien, am 13. September 1894. (2305)
K. K. Generaldirektion.

4. Güterverkehr.

Main-Neckarbahn-Württembergischer Güterverkehr. Am 15. September l. J. treten für den Verkehr zwischen Darmstadt (M. N. B.) und einigen Württembergischen Stationen ermässigte Frachtsätze für Düngemittel in Kraft. (2306)

Darmstadt, den 14. September 1894.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif, Theil II vom 1. Juli 1891. Mit Gültigkeit ab 1. Oktober l. J. gelangt der II. Nachtrag zu obenbezeichnetem Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Neuauflage des Vorwortes und der Abschnitte A—F (ausnahml. der allgemeinen Taxtabellen und der Ausnahmetarife),
2. Ergänzung der allgemeinen Taxtabellen,
3. Aenderung des Ausnahmetarifs Nr. 4 (für Sprit),
4. Aenderung und Ergänzung des Anhanges zum Tarif,
5. Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrags I.

München, den 12. September 1894. (2307)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. werden zu dem Verbands-Gütertarif Theil II der Nachtrag III, sowie zu den Tarifheften Nr. 1, 2a, 2b, 3 und 4 die Nachträge VII, ferner zu Tarifheft Nr. 5 der Nachtrag IX und zu Tarifheft Nr. 6 der Nachtrag XI eingeführt. Dieselben enthalten, ausser verschiedenen schon vorher veröffentlichten und in Kraft getretenen Tarifmaassnahmen, Aenderungen und Ergänzungen der bestehenden Entfernungen und Frachtsätze, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Querum, Wenden, Kötzschenbroda, Niederrad und Hettenleidelheim (bezüglich der letzteren Station gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Ebertsheim - Hettenleidelheim), ferner Ausnahmefrachtsätze für die im Tarif als zur Oesterreichischen Stückgutklasse II gehörig genannten Artikel und für Glas und Glaswaaren im Verkehr mit den Sächsisch-Oesterreichischen Grenzstationen.

Insoweit hierdurch Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung herbeigeführt werden, bleibt die letztere noch bis zum 1. November d. J. in Wirksamkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 10. Sept. 1894. (2308MG)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Bromberg-, Hannover-, Oldenburg- und Köln (rrh.)-Erfurt. Mit Gültigkeit vom 15. September 1894 ab treten für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II etc. von Gotha nach den Deutschen Nord- und Ostseehäfen und deren Küstengebieten ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. September 1894. (2309MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahndirektionbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahn-Güterverkehr des Direktionsbezirks Erfurt sowie Norddeutscher und Niederdeutscher Güterverkehr. Am 1. Oktober 1894 wird die Haltestelle Marsdorf bei Sorau in die Tarife für obenbezeichnete Verkehre einbezogen.

Auf der Haltestelle findet Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen statt. Für den Verkehr von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist die Haltestelle ausgeschlossen. Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen. (2310MG)

Erfurt, den 10. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr über Jedlesee bezw. Zellerndorf. Mit dem 1. November d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Strecke Wien-Startsch-Trebitsch und Zellerndorf-Siegmundsherberg der Oesterreichischen Nordwestbahn an Stelle des bisherigen Tarifes und dessen Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Die Frachtsätze des neuen Tarifes sind in der Oesterreichisch-Ungarischen Kronenwährung ausgedrückt und für sämmtliche Verkehrsverbindungen doppelt in der unter a und b bezeichneten Höhe angegeben. Bis auf weiteres gelangen die Sätze unter b zur Berechnung.

Der neue Tarif weist gegen den bisherigen theils geringe Frachterhöhungen, theils Ermässigungen auf; der grössere Theil der Sätze ist, abgesehen von der Umrechnung aus der Gulden- in die Kronenwährung, unverändert geblieben.

Abweichend von den bisherigen Bestimmungen findet der neue Tarif für die Artikel Steinkohle und Steinkohlenbrikets nur unter der Bedingung der Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen Anwendung.

Druckabzüge des Tarifes sind zum Preise von 0,60 *M.* für ein Stück von unseren betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 13. September 1894. (2311)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Braunkohlen und Braunkohlenbrikets in Sendungen von mindestens 45 t von der Station Westerburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der Niederländischen Staats- und Holländischen Eisenbahngesellschaft in Kraft. Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 13. September 1894. (2312)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 gelangt zum Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen (Theil V Heft 3 des Verbandsgütertarifs) vom 1. Mai 1892 der Nachtrag II zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, den 16. September 1894 (2313)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. In der Waarenklassifikation des auch für den Verkehr zwischen Würzburg Badische Bahn einerseits sowie Genf transit und Verrières transit anderseits gültigen Gütertarifs Bayern - Genf transit und Verrières transit, vom 1. Juli 1872, ist die Position „Weinstein, roh und gereinigt — Tartre brut et raffiné“ durch den Zusatz („Weinsteinrahm — Crême de tartre“) ergänzt worden.

Karlsruhe, den 12. September 1894. (2314)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird der für den Verkehr zwischen Bodenbach/Tetschen und Unterkochen, Station der Königlich Württembergischen Staatsbahn bestehende Ausnahmefrachtsatz für Holzpapierstoff (Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff, Cellulose) von 1,67 *M.* auf 1,61 *M.* ermässigt.

Dresden, am 14. September 1894. (2315)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 16. d. Mts. tritt ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Kainit bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Stassfurt nach Lundenburg in Kraft. Derselbe beträgt 151 ₰ für 100 kg und kommt bis auf weiteres abzüglich des doppelten Betrages einer Kursdifferenz von 2 ₰ für 100 kg zur Anwendung.

Magdeburg, den 13. September 1894. (2316)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits gültigen gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 1 für Bier in Fässern ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. der I. Nachtrag erschienen.

Durch diesen Nachtrag, welcher von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann, werden die Rorschach-Heiden-Bergbahn, die Sihlthalbahn und die Thunerseebahn in den Tarif einbezogen und die Taxen für den Verkehr mit der Bödelibahn ermässigt.

Karlsruhe, den 12. September 1894. (2317)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Am 20. September d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von eisenhaltigen Schlacken in Sendungen von 10 und von 45 t zwischen Melreux und Habay, Stationen der Belgischen Staatseisenbahnen, einerseits und den Stationen Köln, Duisburg und Ruhrort Rhein andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Köln, den 14. September 1894. (2318)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Schliessung der Station „Köln-Nippes Hauptwerkstätte“ für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr.) Am 1. Oktober 1894 wird die Station Köln-Nippes Hauptwerkstätte des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Köln (linksrh.) für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr geschlossen und die Station Köln-Nippes neuer Bahnhof für den genannten Verkehr unter vorläufiger Anwendung der für die Station Köln-Nippes Hauptwerkstätte vorgesehenen Entfernungen und Tarifsätze eröffnet.

Für den Eilgutverkehr bleibt bis auf weiteres die Station Köln-Nippes Hauptwerkstätte bestehen.

Wien, am 14. September 1894. (2319)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - Tiroler Eisenbahnverband. Frachtermässigung. Für Transporte von Obst, frischem, der Posit. O — 1 und Kastanien, edle (Maronen), der Position K 12 des Tarif. Theiles I, ab Stationen der Strecke Brixen-Ala nach Prag (B. W. B), Prag-Bubna (B. E. B.), Prag-Sandthor (B. E. B.), Prag-Smichow (B. E. B.) und Prag (K. F. J. B.) (K. K. Oesterr. Staatsb.) gelangen mit Gültigkeit vom 25. September l. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember l. J. bezw. bis zu der vor diesem Termine erfolgenden tarifmässigen Durchführung die Frachtsätze der Klasse A des Böhmisch-Tiroler Verbandtarifes von 1. Januar 1894 u. z. für Obst in Quantitäten unter 5 000 kg und für Kastanien in Quantitäten von und unter 5 000 kg im Kartirungswege zur Anwendung.

Wien, den 15. September 1894. (2320)
Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Einführung des Tarifes, Theil III, Heft 3, Ausnahmetarif für Getreidesendungen im Verkehre mit Stationen in Böhmen, Mähren und Schlesien.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1894 gelangt der Tarif, Theil III, Heft 3 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband [Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der K. K. priv. Mähr.-Schlesischen Centralbahn, der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft (exklusive der Linien Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. L.) sowie der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits] sammt Anhang, enthaltend Kursdifferenzen, zur Einführung.

Hierdurch treten theilweise Frachterhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze des Nachtrages 8, B zu Tarif Theil III, für den Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband vom 1. August 1887 ein, welcher sammt Anhang 1 und 2 mit 1. November 1894 aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei

den betheiligten Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Franc zu beziehen.
Wien, am 13. September 1894. (2321)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Frachtermässigung für Eilgutsendungen zwischen Wien und Paris.) Zur Vermeidung von Missverständnissen wird ausdrücklich betont, dass die in der Nr. 52 dieses Blattes vom 7. Juli 1894, Post 1625 verlautbarte Frachtermässigung obigen Betreffs auf Eilgüter, welche zur Beförderung mit dem Schnellzuge aufgegeben werden, keine Anwendung findet, zumal dieselben in dieser Kundmachung nicht erwähnt erscheinen.
Wien, am 8. September 1894. (2322)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Berichtigung des Anhanges zum Tarife, Theil III, Heft 2.) Die in dem ab 1. September 1894 gültigen Anhange zum Tarife, Theil III, Heft 2 des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 enthaltenen Kursdifferenzen für die Stationen Batajnica, Beska, India, Karlócza, O Pázna, Pétervárad, Uj Pázna und Zimony werden mit 10. Oktober 1894 aufgehoben.
Wien, am 13. September 1894. (2323)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. November d. J. treten für nachstehende Verbandsverkehre neue Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck in Kraft:
a) für den Nordisch - Oesterreichisch-Deutsch - Belgisch -Französisch-Englischen Eisenbahnverband, Theil I,
b) für den Deutsch-Englischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft c,
wodurch die bisherigen bezüglichen Tarife aufgehoben werden. Die in dem Tarife für den Deutsch-Englischen Eisenbahnverband enthaltenen Fahrpreise und Gepäck-Frachtsätze über Bleyberg und Herbesthal - Calais, Ostende - Dover beziehungsweise Antwerpen-Harwich erleiden zum Theil geringfügige Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen.
Die neuen Tarife können auf den betheiligten Stationen eingesehen werden.
Die Genehmigung der Aufsichtsbehörde zur Einführung der neuen Tarife ist ertheilt.
Köln, den 19. September 1894. (2324)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Am 1. November d. J. tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) und der Holländischen Eisenbahn - Gesellschaft einerseits und Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits über Goch, bezw. Wesel-Büderich, ein neuer Tarif in Kraft.
Es erleiden hierdurch die bisherigen bezüglichen Tarifsätze zum Theil Ermässigungen, zum Theil unbedeutende Vertheuerungen.
Die Genehmigung zur Einführung des Tarifs ist von der Landesaufsichtsbehörde ertheilt.
Näheres ist auf den betheiligten Stationen bezw. Fahrkarten-Ausgabestellen zu erfahren.
Köln, den 15. September 1894. (2325)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Haltestelle Rattwitz an der Strecke Bautzen - Königswartha, welche bisher nur dem Güterverkehre diente, wird am 1. Oktober d. J. — nach Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen — auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.
Berlin, den 14. September 1894. (2326)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

6. Lieferfristen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Seine Excellenz der Herr Kgl. Ungar. Handelsminister hat mit Erlass Zahl 66021 vom 13. September l. J. genehmigt, dass mit Rücksicht auf die während der Herbstmanöver entstehenden Verkehrsschwierigkeiten, auf Grund § 63 Alinea (3) Punkt 2 des Eisenbahn - Betriebsreglements, und auf Grund § 6 Punkt (3) 2 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Uebereinkommens, dass für diejenigen Frachtgüter (lebende Thiere ausgenommen), welche am 21., 22., 23. und 24. September l. J. auf den Strecken: Párkány-Nána - Balassa-Gyarmath, Párkány-Nána - Budapest nyug. p. udvar-Czegléd, Czegléd - Püspök-Ladány - Debreczen, Miskolcz-Kassa, Losoncz-Fülek-Miskolcz, Szerencs-Bátyu-Bpest-Józsefv., Hatvan-Salgó-Tarjan und Hatvan-Szolnok zur Aufgabe, Ausfolgung und Transitirung gelangen sollten, zu den in Kraft bestehenden regelmässigen und Zuschlags - Lieferfristen noch weitere 4 Tage als Zuschlagsfrist in Anwendung gebracht werden. (2327)
Budapest, am 16. September 1894.
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

7. Verdingungen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlichen Preussischen Staatsanzeiger Nr. 47 für das Jahr 1894 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Schiebebühne von 14 m Fahrschienenlänge für Bahnhof Landsberg a/W. verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 17 sind gegen freie Einsendung einer Mark in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Zeichnungen Blatt 15, 16, 18, 19 und 20 gewünscht werden, so sind im ganzen 3,50 ℳ einzusenden. Die Angebote sind bis zum 25. September d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude Zimmer Nr. 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermin.
Bromberg, den 8. September 1894. (2328)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung eines Lokomotivkessels einschl. Feuerbüchse und Siederöhren vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind der unterzeichneten Stelle bis zum 22. September d. J., Vorm. 10 Uhr, einzureichen, woselbst auch Bedingungen und Zeichnung gegen Einsendung von 60 ₰ abgegeben werden.
Giessen, den 8. September 1894. (2329)
Der Grossherzogliche Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Pfälzische Eisenbahnen. Wir bedürfen zur Herstellung von Weichen 100 t Zungenschienen von 105 mm Höhe und 40 t Zungenschienen von 83 mm Höhe aus Flussstahl, sämmtliche 5,10 m lang.
Pläne und Bedingungen liegen auf dem technischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1 ℳ zugeschickt.
Die Angebote, welche per Tonne, franco an das Hauptmagazin dahier geliefert, zu stellen sind, wollen unter Angabe des kürzesten Liefertermines bis zum 26. September 1894 eingereicht werden. (2330)
Ludwigshafen a/Rh., den 12. Sept. 1894.
Die Direktion.
v. Lavale.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau, Oppeln, Ratibor, Posen, Kattowitz und Glogau angesammelten Materialienabgänge und alten Werkzeugmaschinen usw. ist Termin auf Montag, den 15. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36, anberaumt.
a) Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen und b) die Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung bezw. gegen Einsendung in baar von 50 ₰ zu a und 50 ₰ zu b postpflichtig bezogen werden. Angebotsbriefe müssen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien" versehen und bestimmt bis zur Terminsstunde hier eingegangen sein. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.
Breslau, den 13. September 1894. (2331)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 697 —

Nr. 74. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. September 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. September 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Neuere Lokalb. in Frankreich.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Der VIII. internat. Kongress für Hygiene usw. in Budapest.
Konzessionsurkunde für die Lokalbahnlinien d. Wiener Stadtb.
Aenderung der Liste der nach dem Ladegewichte tarifirenden Artikel.
Anordnung v. Trassenrevisionen.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Proj. Bahnlinie Teplitz-Lobositz.
Verkehrsvorlagen im Niederösterreichischen Landtage.
Eisenbahnverbindung durch den Vlarapass
Ungar. Export-Adressenbuch.
Viehausfuhr nach Deutschland.
Bahneröffnungen in Ungarn, bezw. Bosnien.
Aenderung von Stationsnamen.
Neue Schnellzuglokomotive auf den Oesterr. Staatsbahnen.
Einnahmen der grossen Oesterr. Bahnen im und bis Aug. d. J.
Rechtsfall.
Eisenbahn-Direktorenkonferenz und Truppenmanöver.
Börsenbericht.
Aus England:
Die Liverpooler Hochbahn.
Aus Spanien:
Nordspanische Eisenb. in 1893.
Madrid-Saragossa-Alicante 1893.
Die Einnahmen der Vereinigten Staaten im Jahre 1893.
Bücherschau:
Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands.
A. von Schweiger-Lerchenfeld, Vom rollenden Flügelrad.
Dr. jur. R. Stephan, Gesetz zum Schutze der Waarenbezeichnungen.
A. Fernow, Das Ergänzungssteuer-Gesetz.
Zeitungsschau:
Zeitschrift für Kleinbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Neuere Lokalbahnen in Frankreich.

In dem Departement Finistère, einem der am dichtesten bevölkerten Departements Frankreichs, wurde am 10. Juni d. J. die Lokalbahn von Landerneau nach La Manche eröffnet und hiermit der letzte Theil eines Lokalbahnnetzes vollendet, das weniger in Bezug auf die technische Anlage, als wegen seiner historischen Entwickelung bemerkenswerth erscheint und gerade deshalb auch für weitere Kreise grösseres Interesse bietet. Das genannte Departement, das die westliche Spitze Frankreichs bildet, hat nahezu die Form eines regelmässigen Vierecks, welches an drei Seiten vom Meere umspült wird. Die Hauptbahnen, die es durchziehen, bilden in der Gesammtheit ihrer Linien annähernd ein doppeltes T: parallel der Nordküste läuft die wichtige Linie der Westbahn von Morlaix nach Brest; an sie schliesst sich unter einem rechten Winkel die Linie Landerneau-Quimper, welche parallel der Westküste ihre Richtung nimmt und sich im Süden — parallel der Südküste — einerseits nach Douarnenez, andererseits nach Lorient verzweigt; kürzere Zweigbahnen von Morlaix nach Roscoff, von Quimber nach Pont l'Abbé und von Rosporden nach Concarneau, erstere im Norden, die letzteren zwei im Süden gelegen, vervollständigen das Netz der normalspurigen Bahnen. Ein Netz schmalspuriger Bahnen, aber ebenfalls von allgemeinem Interesse, soll durch jene 3 Linien gebildet werden, welche von Carhaix, dem geometrischen Mittelpunkte der Bretagnischen Halbinsel, ausgehend, diese Stadt mit den grossen Bahnhöfen in Morlaix, Chateaulin und Rosporden verbindet; von diesen 3 Schmalspurbahnen ist erstere bereits im Betriebe, während sich die letzteren im Baue und die mittlere im Stadium der Vorbereitungen befindet.

Dies normal- und schmalspurige Bahnnetz lässt an der Nord- und Südküste je einen Landstreifen von 20—25 km Breite frei, dessen Wohlstand infolge dieser Ausscheidung von den allgemeinen Verkehrspfaden empfindlich leidet. Wiederholt beschäftigte sich der Generalrath der Provinz mit der Frage einer zweckmässigen Einbeziehung dieser Theile in das Eisenbahnnetz, ohne dass die Berathungen zu praktischen Ergebnissen geführt hätten. Im Jahre 1888 wurde dem Generalrathe ein Gesuch um die Konzession einiger sekundärer Bahnlinien unterbreitet; dieser Umstand gab demselben Veranlassung, seinen Anschauungen über die in Rede stehende Lokalbahnfrage präzisen Ausdruck zu geben. Der von dem Staatsrath Rousseau verfasste Bericht gelangte zu den Schlussfolgerungen, dass die Anlage von Strassenbahnen in Rücksicht auf die ungünstigen Neigungsverhältnisse und die

gewöhnlich geringe Breite der betreffenden Strassen nicht zu empfehlen sei; dass die von dem Konzessionswerber vorgeschlagenen Bahnlinien nicht tief genug in das Innere der von den Hauptbahnen ausgeschlossenen Landestheile eindringen und dass auch eine andere zweckmässigere Basis, als die von dem Konzessionswerber proponirte, für das finanzielle Uebereinkommen zwischen diesem und dem Departement geschaffen werden müsse. Dieser Bericht wurde verschiedenen Gesellschaften, welche sich mit der Anlage und dem Betriebe von Lokalbahnen beschäftigen und dem Generalrathe vertrauenswürdig erschienen, mit der Einladung übermittelt, bezüglich der Schaffung eines Lokalbahnnetzes in Wettbewerb zu treten.

Vier Gesellschaften entsprachen dieser Einladung und im August 1888 beschloss der Generalrath die Schaffung eines Lokalbahnnetzes von 4 selbständigen Linien und mit einer Gesammtlänge von 110 km. Bei der Festsetzung ihrer Trasse ging man von der Anschauung aus, dass diese Linien den Hauptbahnen keine Konkurrenz bieten, sondern vielmehr zur Hebung ihres Verkehres beitragen, gleichsam als Saugadern derselben dienen sollen, und liess sie deshalb nahezu rechtwinkelig an letztere anschliessen. Das Departement verpflichtete sich die gesammten Baukosten, welche pro Kilometer nicht mehr als 50000 Frcs. betragen dürfen, zu bestreiten, wogegen der Konzessionär den Bau im Akkord auszuführen und die Linien auf eigene Kosten und Gefahr zu betreiben hat. Sobald die Betriebseinnahmen eine gewisse Summe überschreiten werden, soll der Konzessionär verhalten sein, einen Theil des Ueberschusses an das Departement abzutreten, um die infolge des Bahnbaues geschaffene Belastung desselben zu vermindern.

Es handelte sich nun vor allem um die Feststellung der Grundsätze, nach denen diese Theilung des Betriebsüberschusses zwischen Departement und Konzessionär erfolgen sollte, also um die Aufstellung der sogen. Betriebsformel. In dieser Hinsicht nun zeigt sich die Entwickelungsgeschichte der fraglichen Lokalbahnen ganz besonders anregend. Considère, Chefingenieur des Generalrathes von Finistère, war mit den bezüglichen Studien über diesen wichtigen Punkt betraut und hat diesen Umstand zum Anlass genommen, eine sehr interessante Abhandlung über den Nutzen der Lokalbahnen, die Natur und die verschiedenen Arten von Betriebsverträgen seitens der Departements mit den Lokalbahnen zu veröffentlichen.

Der erste Konzessionswerber für das Lokalbahnnetz im Departement Finistère hatte für die Berechnung der ihm zu vergütenden Betriebskosten die Formel

$$F = A + \frac{1}{3} R$$

vorgeschlagen, worin A eine für jede Linie zu bestimmende Konstante, R die Bruttoeinnahme, abzüglich der Steuern, bezeichnen. Für A sollte ein Betrag von 2000 Frcs. eingesetzt werden, so dass erst bei einer Bruttoeinnahme, welche mehr als 3000 Frcs. beträgt, ein Gewinn für das Departement entfiel. Considère hat sich gegen die Anwendung dieser Formel ganz entschieden ausgesprochen, indem er auf folgende Nachtheile derselben hinwies: Der Konzessionär hat in diesem Falle an der Belebung des Verkehrs nur dann ein besonderes Interesse, wenn das ihm zukommende Drittheil der hieraus resultirenden Mehreinnahmen die aus der Steigerung des Verkehrs ihm erwachsenden Mehrauslagen überschreitet. Er wird daher auf eine thunlich weitgehende Ausnutzung der Personenzüge bedacht sein, aber durchaus kein Interesse an der Beförderung schwerer Güter haben, die nur niedrige Frachtsätze vertragen; und gerade in letzterer Beziehung liegt gewöhnlich der Schwerpunkt der allgemeinen Bedeutung und des gemeinschaftlichen Nutzens der Lokalbahnen. Es wurde auch vorgeschlagen, die Theilung der Bruttoeinnahme nach der vorstehenden Formel $F = 2000 + \frac{1}{3} R$ vorzunehmen, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass täglich nicht mehr als 3 Züge in jeder Richtung verkehren; für jeden Zug, der neu eingeleitet wird, erhält der Konzessionär 0,80 Frcs. pro Kilometer. Dieser Modus ist für den Konzessionär sehr günstig; er schöpft aus jedem neuen Zuge einen sicheren Gewinn und hat sonach ein sehr lebhaftes Interesse daran, den Zugverkehr zu fördern, selbst über das nothwendige Bedürfniss hinaus. Hierin liegt aber die Achillesferse der Formel für das Departement.

Nachdem die Selbstkosten des Betriebes mit der Bedeutung der Einnahmen variiren, so wird vielfach die Anschauung vertreten, dass für die Theilung der Bruttoeinnahme nicht eine einzige Formel maassgebend sein soll, sondern mehrere Formeln aufzustellen wären, deren jede zwischen gewissen Einnahmegrenzen zur Anwendung kommt. Diese sogenannten Belgischen Formeln gehen von der Annahme aus, dass die Betriebsausgabe für Einnahmen über 5000 Frcs. viel rascher wachse, als für solche unter diesem Betrage, und lauten sonach:

bis zu 2000 Frcs. kilometrischer Einnahme ist . . . . $F = R$
von 2000 bis 5000 Frcs. kilometrischer Einnahme ist . . . . . $F = 1500 \text{ Frcs.} + 0{,}30 R$
über 3000 Frcs. kilometrischer Einnahme ist . . . . $F = 500 \text{ Frcs.} + 0{,}50 R$

Michelet, Direktor der Betriebsgesellschaft eines Belgischen Bahnnetzes, hat sich auf dem internationalen Eisenbahnkongress im Jahre 1889 über diese Formeln sehr ungünstig geäussert. Er citirte als Beispiel die Erfahrungen auf einer von Brüssel ausgehenden Linie, auf welcher ein intensiver Betrieb organisirt wurde, der das Publikum vollkommen befriedigte, das Einkommen bezw. den Gewinn des Eigenthümers der Bahn vermehrte, aber den betriebführenden Pächter infolge der ungünstigen Gestaltung der Betriebsformel ruinirte. Es wurde schliesslich die Zahl der Züge von 12 auf 6 vermindert. Das Publikum war schlechter bedient als früher, der Eigenthümer — bekanntlich die Gesellschaft der Belgischen Vizinalbahnen — erhielt 5 % weniger, aber der Pächter 20 % mehr per Zugkilometer als früher. „Eine Betriebsformel" — sagt Michelet — „darf eben niemals so gestaltet sein, dass sich der Betriebführende gewissermaassen gezwungen sieht, die Zahl der Züge zu vermindern und die Einnahmen herabzudrücken." Considère stellte der obenerwähnten Betriebsformel der Konzessionswerber eine andere Formel entgegen, welche auf dem Grundsatze beruht, dass der Koeffizient der Betriebseinnahmen R für die Beförderung der Reisenden und den Transport der Güter verschiedener Gattung nicht der gleiche sein darf, dass also die Formel zu lauten habe:

$$F = A + \frac{R}{n} + \frac{R_1}{n_1} + \frac{R_2}{n_2}$$

R und R_1 bezeichnen die Einnahmen aus der Beförderung der Reisenden bezw. der gewöhnlichen und der schweren, massiven Güter, R_2 bezeichnet die Zahl der entsprechenden kilometrischen Tonnen, die Koeffizienten $\frac{1}{n}$, $\frac{1}{n_1}$ und $\frac{1}{n_2}$ waren mit 0,30 bezw. 0,30 und 0,028, A mit 1550 Frcs. festgesetzt.

Die weiteren Unterhandlungen, welche der Generalrath auf Grund der bezüglichen Vorschläge Considère's und einer speziell einberufenen Enquete mit den Konzessionswerbern einleitete, führten schliesslich zu engeren Vereinbarungen mit der Firma Joly und Beldant, die sich bereit erklärte, den Bau der Bahnen im Akkord um den Betrag von 41000 bis 48000 Frcs. pro Kilometer, je nach dem Charakter der Linien zu übernehmen, eine Konzessionsdauer von 30, 50 oder 75 Jahren je nach der Wahl des Departements zu acceptiren und sämmtliche Linien auf ihre Gefahr zu betreiben und zwar unter Zugrundelegung folgender Formel für die Theilung der Einnahmen:

$$F = 1200 + R + 0{,}5 R_1 + 0{,}6 R_2 + 0{,}7 R_3 + 0{,}8 R_4 + 0{,}9 R_5 + R_6,$$

worin mit R die Einnahmen bezeichnet sind, und zwar mit R jene aus dem Personenverkehr, mit R_1 jene aus dem Eilgüterverkehr, mit R_2, R_3, R_4, R_5 jene aus den nach vier verschiedenen Klassen tarifirten gewöhnlichen Gütern und mit R_6 jene aus den in vollen Wagenladungen zum Tarife von 0,6 Frcs.

beförderten Güter. Die Konzessionäre boten überdies eine Kaution von 8000 Frcs. per Kilometer an, wovon 5000 Frcs. als Garantie für den Bau und 3000 Frcs. zur Bildung eines Fonds für Bahnumstaltungs- und Erneuerungsarbeiten dienen sollten.

Von diesen Vorschlägen bietet für uns die Betriebsformel das meiste Interesse. Dieselbe erfuhr von Considère eine weitere Umstaltung, jedoch nur hinsichtlich der einzelnen Koeffizienten. Nach Considère's Vorschlag lautet sie nämlich:

$$F = 1550 + 0{,}3\,R + 0{,}47\,R_1 + 0{,}50\,R_2 + 0{,}53\,R_3 + 0{,}58\,R_4 + 0{,}65\,R_5 + 0{,}77\,R_6 + 0{,}86\,R_7 + R_8$$

R_1, R_2 . . . . R_8 repräsentiren die Einnahmen aus dem Güterverkehr, entsprechend den Tarifen zwischen den Minimalwerthen (und zwar nach Abzug der Nebenkosten):

15, 13, 11, 9, 7, 5,5, 4,5, 0 Cts.

und den Maximalwerthen:

16, 15, 13, 11, 9, 7, 5,5, 4,5 Cts.

Diese letzteren Einnahmeziffern umfassen die Nebenkosten, aber nicht die Steuern. Da das Bedingnissheft der Eisenbahnen für das Departement Finistère Tarife unter 6 Cts. nicht vorschreibt, so werden die Posten R_7 und R_8 nur dann zur Geltung kommen, wenn der Konzessionär sich bereit findet oder veranlasst sieht, Tarife mit 5,5 und 4,5 Cts. zur Anwendung zu bringen.

Das Prinzip, welches in der vorstehend angeführten Formel zum Ausdruck gelangt, geht dahin, dem betriebführenden Pächter einer Lokalbahn einen um so grösseren Bruchtheil jeder Einnahmensumme zu überlassen, je weniger nutzbringend der betreffende Transport erscheint bezw. je geringer der Unterschied zwischen Tarif und Transportausgabe ist. Was die nummerischen Werthe der Koeffizienten anbelangt, so sind dieselben natürlich für jede Linie oder doch für die Linien eines grösseren Bezirkes verschieden; die wirthschaftlichen und industriellen Verhältnisse des Bahngebietes, das Längenprofil und die Trasse der Bahn, das Gewicht der Lokomotiven, kurz alle Verhältnisse, welche die Betriebskosten beeinflussen, bedingen die verschiedene Grösse der Koeffizienten. Bei der Bestimmung derselben für das Departement Finistère waren folgende Grundsätze maassgebend. Für die Annahme des Koeffizienten 0,30 bezüglich der Einnahmen aus dem Personenverkehre war der Umstand bestimmend, dass die Konzessionäre in allen Departements, wo ihnen der dritte oder vierte Theil der Einnahmen aus diesem Verkehre zufällt, vollkommen zufrieden gestellt erscheinen; es wurde demnach der mittlere Werth gewählt. Bei der Bestimmung des Koeffizienten für schwere und geringwerthige Güter, die in vollen Wagenladungen zur Beförderung gelangen, wie z B. Meeressand, ging Considère von der Erwägung aus, dass das Zugkilometer jedes neu eingelegten Zuges im Mittel 0,60 Frcs. kostet; da aber ein Zug durchschnittlich nur 15 bis 20 t Nutzlast führt, so stellen sich die Betriebsausgaben für 1 tkm auf $\frac{0{,}60}{20}$ bis $\frac{0{,}60}{15} = 3$ bis 4 Cts.; der Konzessionär muss also wenigstens einen Betrag von 4 Cts. erhalten, damit er ein Interesse an der Entwickelung des Verkehres besitzt. Bei den Gütern der ersteren Klassen, die ganz gut einen höheren Tarif als die Selbstkosten des Transportes vertragen können, muss sich der Konzessionär mit einem Bruchtheile der Einnahmen begnügen, der um so geringer wird, je höher der Tarif ist, doch muss der ihm zufallende Betrag mit dem Tarife selbst wachsen. Die für den Gütertransport adoptirte Formel tritt in der nachfolgenden zeichnerischen Darstellung sehr deutlich hervor. Auf der Abscissenachse sind von O aus fortlaufend die Tarife von 4, 5 bis 16 Cts. aufgetragen; die in den einzelnen Punkten errichteten Ordinaten bezeichnen sonach bis zu ihrem Durchschnitte mit der unter 45° gezogenen Linie O B die Einnahmen pro Tonnenkilometer aus dem Gütertransport der einzelnen Tarifklassen; die Linie C D ist derart eingezeichnet, dass sie einerseits von dem Schnittpunkte C der Ordinate 4 mit O B ausgeht und andererseits von A B die Strecke A D = 0,47 A B abschneidet, sie repräsentirt mithin die Theilungslinie der Einnahmen; die Strecken 4 C . . . . M N . . . . A D geben den Antheil des Konzessionärs, die oberen Strecken (wie z. B. N R, D B) jenen des Departements und des Staates.

Die Linie C D könnte auch von einem tieferen oder höheren Punkte ausgehen, sie könnte eine grössere oder mindere Steigung erhalten, konvex oder konkav gestaltet sein. Im vorliegenden Falle wurde die einfachste Form gewählt. Die Linie O G würde dann als Theilungslinie erscheinen, wenn das Departement dem Konzessionär den gleichen Bruchtheil an allen Einnahmen, also z. B. ein Drittel der gesammten Bruttoeinnahme, überliesse.

Ueber Vorschlag Rousseau's ertheilte der Generalrath den Herren Joly & Beldant die Konzession auf 30 Jahre und genehmigte eine Unterstützung von 35000 Frcs. pro Kilometer, an welcher sich Staat und Departement betheiligen werden. Für den Betrieb war eine besondere Gesellschaft zu begründen.

Das Gesetz, welches die allgemeine Nützlichkeit der Bahn aussprach, wurde am 14. Februar 1891 verlautbart. Die Vollendung der Linien hatte im Juni dieses Jahres zu erfolgen. Als Vortheile der durch die Konzession getroffenen Vereinbarungen zwischen Departement und Unternehmer erscheinen nach Rousseau: die geringen Herstellungskosten, der Wegfall der Betriebsgarantie und hiermit der Unsicherheit in der jährlichen Budgetbelastung des Departements, die günstige Betriebsformel, welche den Konzessionär zur Hebung des Verkehres anregt, und die geringe Dauer der Konzession, nach deren Ablauf das Departement den freien Betrieb aller Linien und aller für deren Verkehrshebung geschaffenen Hilfsmittel übernimmt, da die für ihren Bau gemachte Anleihe durch eine Steuerumlage von 5 Cts. während 30 Jahre amortisirt werden soll.

A. B.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2849 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung bezw. Ergänzung der Vorschrift im § 1 Ziffer 2a der Dienstanweisung über das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden usw. Gepäckstücken und Gütern (Anhang IV des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) (abgesandt am 18. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Oktober d. J. wird der 3. Nachtrag zu den vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen „Allge-

meinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern“ zur Ausgabe gelangen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der VIII. internationale Kongress für Hygiene und Demographie in Budapest.

An diesem vom Bruder des Kaisers, dem Erzherzog Karl Ludwig, mit einer in schwungvollen Worten der Wissenschaft huldigenden Rede eröffneten Kongresse betheiligten sich über 4000 Mitglieder aus allen Theilen der Welt. In vielen der überaus zahlreichen Vorträge und Verhandlungen über die Gesundheitspflege auf allen Gebieten des menschlichen Wirkens wurde auch deren Einfluss auf den Verkehr berührt. Speziell waren zwei Sektionssitzungen dem Eisenbahnwesen gewidmet. Der Verein Deutscher Eisenbahnärzte unter dem Vorsitze des Sanitätsraths Dr. Brähmer (Berlin) nahm eine Modifikation der Vereinsstatuten und die Wiederwahl des Genannten, sowie des Sekretärs Dr. Blume (Baden) und des Referenten Dr. Herzog, Privatdozent und Chefarzt (München) vor, welche auch die Wahl annahmen.

Auf Antrag des Dr. Bäuerlein (Würzburg) wurde beschlossen, dass der Verein dahin zu wirken habe, dass die Deutschen Eisenbahnen den zu den Vereinsversammlungen reisenden Bahnärzten hierzu Freikarten ertheilen mögen.

Die zweite der erwähnten Sitzungen behandelte das Sanitätswesen bei den Verkehrsanstalten, und zwar vorerst die Bestimmung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten mit besonderer Rücksicht auf die verschiedenen Dienstzweige. Vorträge hielten hierüber: Dr. Brähmer, Dr. L. Regnier (Paris) und Dr. Weiszberg (Budapest). An den Debatten hierüber betheiligten sich die Bahnärzte Radovanovics (Belgrad) und Dr. Csatáry (Budapest).

Alle Redner betonten, dass die Sicherheit der Reisenden eine solche Feststellung der Arbeitszeit erheische, welche die Möglichkeit der Erschöpfung, namentlich des Verkehrspersonals ausschliesst. Brähmer und Regnier beantragen noch, dass jedem Eisenbahnbediensteten, wenn er es wünscht, jährlich 14 Tage Urlaub zur Erholung zu gewähren seien. Das Maximum der Arbeitszeit wurde mit 12, das Minimum der Erholungszeit mit 10 Stunden beantragt. Dieser Antrag wurde mit dem Zusatze angenommen, dass die Delegirten der einzelnen Staaten die Angelegenheit ihren respektiven Regierungen vorlegen mögen.

Hierauf theilte Dr. Koller (Budapest) die Erkrankungs- und Sterblichkeitsverhältnisse der Angestellten der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft während der letzten 14 Jahre mit.

Auch in den Vorträgen über die erste Hilfeleistung bei Unfällen, Rettungsapparate, Desinfektionsmittel usw. wurde das Eisenbahnwesen berührt. Diesbezüglich waren in der mit dem Kongresse verbundenen Ausstellung die verschiedenartigsten Requisiten, Maschinen und Modelle zu sehen.

Viele Mitglieder besuchten die Lokomotivfabrik und die Reparaturwerkstätten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, sowie die der Firma Ganz & Co., welche durch ihre Schalengussräder und sonstiges Eisenbahnmaterial auch ausser Ungarn bekannt ist.

Unter den vielen Sehenswürdigkeiten von Budapest war besonders die elektrische Stadtbahn beachtet, welche die grösste der elektrischen Bahnen des Kontinents ist. Die Wagen sind elegant, ihre Geschwindigkeit ist zweimal so gross als die der Tramways, ein Zug folgt dem andern rasch nach und der Fahrpreis ist ein sehr billiger. Tausende von Händen arbeiten gegenwärtig an der elektrischen Untergrundbahn, welche die eleganteste (Andrássy-) Strasse unterfahren wird.

Bei den vielen Ausflügen, welche die Kongressmitglieder sowohl in der Umgegend von Budapest, als auch weiter, sogar bis an die Grenzen des Landes machten, gewannen dieselben den Eindruck des mächtigen Aufschwunges, welchen Ungarn nicht nur im Verkehrswesen, sondern in allen Zweigen des kulturellen Lebens genommen hat.

Konzessionsurkunde vom 3. August d. J. für die Lokalbahnlinien der Wiener Stadtbahn.

Das „R.-G.-Bl.“ Nr. 185 und das „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 103 veröffentlichen diese Konzessionsurkunde.

Die Verkehrskommission erhält die Konzession zum Bau und Betriebe der Wienthal-Linie und der Donaukanal-Linie, welche beide als normalspurige Lokalbahnen, jedoch mit Rücksichtnahme auf einen dichten Personenverkehr, auszuführen sind. Der Bau dieser Bahnen muss bis zum Ende des Jahres 1897 vollendet sein. Beide Bahnen sind zweigeleisig auszuführen. Die Strecke Hauptzollamt-Praterstern ist derart projektirt, dass zu den bereits bestehenden zwei Geleisen der Wiener Verbindungsbahn ein drittes Geleise hinzutritt. Bezüglich der Anschlüsse mit den in Wien bestehenden Bahnen und der Erleichterungen im Personenverkehre beim Uebergange von der einen zu der andern Bahn sind mit den betreffenden Verwaltungen Uebereinkommen zu schliessen, welche der Genehmigung des Handelsministers bedürfen. Für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln muss ohne Rücksicht auf die Vertheilung derselben auf die einzelnen Bahnlinien ein Betrag von 1,5 Millionen Gulden verwendet werden. Die Fahrbetriebsmittel sollen derart konstruirt werden, dass der Verkehr sich möglichst geräuschlos abwickeln kann. Bei den Lokomotiven soll der Funkenwurf vermieden werden, die Rauchentwickelung möglichst vermindert und eine Belästigung durch Ausströmen von Rauch-, Dampf- und Verbrennungsgasen thunlichst hintangehalten werden. Die Lokomotiven sind für Cokesfeuerung einzurichten, wenn es nicht gelingt, ein besseres Brennmaterial verwenden zu können. Alle Baumaterialien, die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, beziehungsweise aus inländischen Werken zu beschaffen. Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des Handelministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter nicht wesentlich ungünstigeren Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie selbe von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Aenderung der Liste der nach dem Ladegewichte tarifirenden Artikel.

Das K. K. Handelsministerium hatte die Handels- und Gewerbekammern, sowie die landwirthschaftlichen Körperschaften eingeladen, demselben motivirte Anträge darüber zu erstatten, ob und bezüglich welcher Artikel die Ausscheidung aus der im 1. Nachtrage zum Tariftheile I enthaltenen Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel nothwendig erscheint und welche Artikel allenfalls in diese Liste neu aufgenommen werden könnten. Das genannte Ministerium hat nun die von diesen Körperschaften gestellten und im „V.-Bl. f. E u. Sch.“ Nr. 105 veröffentlichten Anträge den Bahnverwaltungen mit dem Ersuchen bekannt gegeben, diese Anträge in der Direktorenkonferenz einer eingehenden Erwägung unterziehen und über das Ergebniss berichten zu wollen. Der Königlich Ungarische Handelsminister wurde ersucht, die Ungarischen Bahnverwaltungen zur Theilnahme an der betreffenden Berathung zu ermächtigen.

Anordnung von Trassenrevisionen.

Das K. K. Handelsministerium hat für folgende projektirte Lokalbahnen die Trassenrevision angeordnet und zwar für Mseno-Unter-Cetno (Böhmen), Ungarisch-Hradisch-Bilowitz (Mähren), Schönbach-Wildstein-Franzensbad (Böhmen) und Bielitz-Ober-Ohlisch (Oesterreichisch-Schlesien).

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Karl Beck in Bischofteinitz für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Stankau der Böhmischen Westbahn nach Bischofteinitz auf die Dauer von 6 Monaten;

b) dem Lokalkomitee in Mährisch-Neustadt für eine normalspurige Lokalbahn von Mährisch-Neustadt nach Prikaz mit einer Abzweigung nach Haniowitz und den Kalksteinbrüchen in Lautsch für die Dauer eines Jahres;

c) der Firma Mathias Salcher's Söhne in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von St. Pölten nach Harland auf die Dauer eines Jahres;

d) der Firma Lindheim & Co. in Wien für eine schmalspurige Lokalbahn von Mährisch-Ostrau nach Hruschau einerseits und nach Karwin andererseits auf die Dauer von 6 Monaten;

e) der Oesterreichischen Nordwestbahn zum Bau und Betrieb einer Schleppbahn von der Station Gross-Wossek in die nächst dieser Station gelegene Cichoriendörre unter Einhaltung eines 6 monatlichen Bauvollendungstermines.

f) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Bau der Lokalbahnen Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz. Die Bauzeit wird für beide Bahnen mit 1½ Jahren festgestellt. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird den Bau der Bahnen noch in diesem Jahre in Angriff nehmen und voraussichtlich vor dem Ablauf der in der Konzessionsurkunde festgesetzten Zeit beendigen.

Die projektirte Bahnlinie Teplitz-Lobositz.

Die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat beschlossen, das bereits ausgearbeitete Generalprojekt für die

Lokalbahn Teplitz-Lobositz unverzüglich dem Ministerium zur Genehmigung zu überreichen und unverweilt um die definitive Baukonzession anzusuchen.

Verkehrsvorlagen im Niederösterreichischen Landtage.

Die Regierung wird in der bevorstehenden Session dieses Landtages folgende Verkehrsvorlagen unterbreiten:

1. einen Bericht über die Vorerhebungen bezüglich der Erbauung einer grossen Brücke über die Donau bei Grein und des Baues einer Dampftramway von Judenau am Tullnerfelde über Tulbing, Königstetten und Wolfpassing bis zur Station St. Andrae-Wördern der Kaiser Franz Josefbahn;

2. einen Gesetzentwurf, betreffend die finanzielle Betheiligung des Landes Niederösterreich an der Förderung des Lokalbahnnetzes, welcher Entwurf den Grundsatz fixirt, dass das Land sich nach Prüfung der Rentabilitätsverhältnisse jeder einzelnen Lokalbahn und nach Feststellung des Kostenvoranschlages durch fachtechnische Organe bis zur Höhe von 66 % des Anlagekapitals oder aber durch Uebernahme der Prioritätsobligationen bis zu 66 % betheiligen kann. Als ausnahmsweise Eventualität ist in dem Gesetzentwurfe die Antheilnahme des Landes an der Kapitalbildung bis zur Höhe von 10 % des Anlagekapitals gegen Ueberlassung von Prioritätsaktien in Aussicht genommen.

Eisenbahnverbindung durch den Vlarapass.

Dieselbe hatte bisher für die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn lediglich die Bedeutung, dass sie an den Transporten, die von Galizien via Sillein dirigirt wurden, betheiligt sein konnte. Durch den nunmehr besiegelten Ausbau der Nordungarischen Transversalbahn, die eine Verbindung der Linie Sillein-Dioszegh mit der Ruttek-Hatvaner Route schafft, dürfte der Vlarapass eine wesentlich veränderte Bedeutung erlangen, er wird nämlich die kürzeste Verbindung nach Böhmen, respektive nach der Elbe darstellen und für den Rumänischen Verkehr eröffnen sich durch die neue Route grosse Aussichten.

Ungarisches Export-Adressenbuch in 8 Sprachen.

Ueber Anordnung des Ungarischen Handelsministers v. Lukács hat das Ungarische Handelsmuseum in Budapest ein Sammelwerk unter dem Titel: „Les Fabricants-Exporteurs du Royaume de Hongrie" verfasst, welches die in Ungarn erzeugten exportfähigen Artikel mit dem Namen und dem Domizil der betreffenden Fabrikanten enthält. Es sind darin nicht weniger als 1 223 Industrieniederlassungen verzeichnet, welche auch für die Ausfuhr der betreffenden Artikel arbeiten. Dieses Adressenbuch erscheint nicht nur in Französischer, Deutscher, Englischer und Italienischer Sprache, sondern selbstverständlich auch in der Ungarischen und in den 3 verschiedenen Sprachen der Balkanländer; es wird an diejenigen Ausländer, welche sich deshalb an den Direktor des genannten Handelsmuseums, Dr. Julius Kovács, brieflich wenden, kostenfrei zugesendet.

Viehausfuhr nach Deutschland.

Die immer mehr zunehmende Fleischtheuerung und der beharrliche Widerstand, welche beide Regierungen unter dem Einflusse der inländischen Viehzüchter der Vieheinfuhr aus Rumänien entgegenstellen, veranlassen in letzterer Zeit mehrfache Klage über die gesteigerte Viehausfuhr nach Deutschland und das Verlangen nach deren Einschränkung, wenn nicht gar einer diesfälligen Sperre. In Simbach allein kommen an gewöhnlichen Tagen durchschnittlich 25 Wagen Grossvieh und Schweine, am Sonnabend oft 70—80 Wagen, also nahezu 1 000 Stück Ochsen und Kühe an, welche zumeist für den Münchener Viehmarkt und Schlachthof, dann für die durch die Futternoth im vorigen Jahre am meisten geschädigten Gegenden von Württemberg, Baden und den Reichslanden bestimmt sind. In 2—3 Extrazügen kommt das Vieh, sogen. Steppenvieh mit mächtigen Hörnern, ja sogar Büffel, aus Galizien, Slavonien, Südungarn und von dem Budapester Grossviehmarkte nach Simbach. Dort werden die Thiere, welche durch eine 5—6 tägige Eisenbahnfahrt ganz erschöpft, auch ganz scheu geworden sind, sämmtlich entladen, vom Kontrolthierarzt genau untersucht, dann in der eigens erbauten Viehvisitationshalle getränkt und gefüttert, hierauf verzollt und wieder verladen.

Bahneröffnungen in Ungarn, bezw. Bosnien.

Am 7. d. Mts. wurde die 40 km lange Zsitvathal-Lokalbahn mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen und Haltestellen (PH) ab Nagy-Surany: Zsitva-Födemes PH, Manya, Verebely, Zsitva-Ujfalu PH, Thaszar und Aranyos-Maroth eröffnet. Den Betrieb führt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, bezw. deren Donaulinksseitige Betriebsleitung in Budapest.

Am 11. d. Mts. fand die technisch-polizeiliche Probefahrt über die von der Bauunternehmung Lindheim über die Save erbaute 800 m lange Eisenbahn- und Strassenbrücke nebst Anschlussstrecke statt. Nach anstandslosem Befunde wurde der Betrieb Tags darauf, am 12. d. Mts., auf der 2,47 km langen Lokalbahnlinie Gunja-Brcka für den gesammten Verkehr eröffnet, wodurch eine neue wichtige Eisenbahnverbindung mit Bosnien geschaffen wird. Die neue Linie ist der Betriebsleitung der südlichen Linie der Ungarischen Staatsbahnen unterstellt. Die heurige Pflaumenausfuhr aus Bosnien, welche dieser Route zufallen wird, dürfte mehr als 2 000 Wagen betragen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung ist der Stationsname Gunja-Brcka in Gunja umgeändert worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Der Name der Station Raho der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist in „Gömör-Raho" und derjenige der Station Megyes-Bodzas der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen in „Megyes-Egyhaza" abgeändert worden.

Eine neue Schnellzuglokomotive auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

In Nr. 70 S. 663 d. Ztg. wurden die Bemühungen der K. K. Generaldirektion zur Herstellung einer solchen Lokomotive erwähnt. Dieselbe wurde unter der Leitung des Maschinendirektors, Hofraths Kargl, erbaut. Der „N. Fr. Pr." ist über diese, die Fahrgeschwindigkeit um ein Drittel erhöhende Lokomotive folgendes fachmännische Gutachten zugekommen:

Bei dem Entwurfe der Lokomotive war man vor allem auf eine hohe Lokomotivleistung bedacht; dementsprechend wurden der Kessel und Rost in weitestgehendster Weise ausgestaltet. Die Details der Maschine sind einfach und zugänglich, die Bedienung und Wartung äusserst bequem. Die stilgerecht gebaute Maschine macht infolge der kühnen Konzeption einen imposanten Eindruck. Die Hauptdimensionen sind folgende:

totale Heizfläche	155,5	qm
direkte Heizfläche	11	„
totale Rostfläche	2,9	„
Kesselspannung	13	Atm.
Höhe der Kesselmitte über den Schienen	2 580	mm
Durchmesser des Hochdruckcylinders	500	„
„ „ Niederdruckcylinders	740	„
„ der Triebräder	2 120	„
„ „ Laufräder	1 024	„
Fixer Radstand der Triebräder	2 800	„
„ „ des Truckgestells	2 700	„
Adhäsionsgewicht	28,6	t
Gewicht des Truckgestells	27,4	„
Gesammtgewicht	56,0	„

Was die Dimensionen dieser Schnellzuglokomotive betrifft, so wird dieselbe nur von der grössten und schnellsten dreicylindrigen Verbund - Schnellzuglokomotive Englands, „Greater Britain", erbaut von Mr. Webb in Crewe, unwesentlich aus dem Grunde übertroffen, weil der Oesterreichische Lokomotivkonstrukteur in der Ausgestaltung des Kessels durch die gesetzliche Bestimmung über Achsbelastung, welche mit Rücksicht auf die Konstruktion des Oberbaues 14,5 t nur ausnahmsweise überschreiten darf, daran behindert wird, ein Umstand, welcher in England, wo der Oberbau für 20 t gebaut ist, gar nicht in Frage kommt. Die Lösung der Kesselfrage im Sinne der stärksten Lokomotiven Englands war bei der neuen Maschine um so schwieriger, als unsere inländische Schwarzkohle einen um 25 % geringeren Brennwerth besitzt als die Englische. Vergleicht man den Kessel der neuen Maschine mit jenem des „Greater Britain", so findet man, dass die totale Heizfläche der Englischen Maschine um 11,5, die Rostfläche um 1 qm kleiner, die direkte Heizfläche dagegen gleich ist. Trotz dieses enormen Kessels beträgt die Achsbelastung der neuen Maschine 14,3 t, jene der Englischen Maschine 15,3 t. Der Durchmesser der Triebräder der letzteren Maschine ist um 4 cm grösser.

Es war keine leichte Aufgabe, die kolossalen Kesseldimensionen mit der Achsbelastung von 14,5 t in Einklang zu bringen. Auch ist diese Aufgabe durch wohlerwogene und wohlberechnete Dimensionirung des gesammten Mechanismus vollständig gelungen und bieten alle Theile der Maschine die grösste Sicherheit gegen ein Versagen in der Funktionirung. Bei der in der 22,5 km langen Strecke Neulengbach-St. Pölten (Radien von 570 bis 950 m) durchgeführten behördlichen Probefahrt wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit inklusive Anfahren und Anhalten von 90, die grösste Geschwindigkeit von 125 km in der Stunde erreicht. Die sämmtlichen Bögen und Stationen wurden mit Geschwindigkeiten von 100 bis 106 km in der Stunde durchfahren. Die Belastungsprobe lieferte folgendes Ergebniss: Bei 210 t Belastung wurde auf einer kontinuirlichen Steigung von 10 ‰ eine Geschwin-

digkeit von 61 km in der Stunde erreicht, was einer Leistung von rund 1100 Pferdekräften entspricht. Bei der grössten erreichten Geschwindigkeit hat die Maschine selbst bei Durchfahren dieser Radien einen äusserst ruhigen Gang. Die Dampferzeugung ist eine vorzügliche; auf allen vorgenommenen Probefahrten wurde bei regelmässiger Speisung und Heizung die Kesselspannung von 13 Atm. mit Leichtigkeit erhalten. Was jedoch die Maschine für den Schnellzugdienst ganz besonders werthvoll macht, ist der Umstand, dass ein ungemein sanftes Anfahren und ein unübertroffen rascher Uebergang selbst in die grösste Geschwindigkeit ermöglicht wird, was bei Verbundlokomotiven nicht immer der Fall ist.

Die Lokomotive wurde bereits dem Verkehre übergeben. Nun befinden sich noch 5 Lokomotiven, welche für den im Frühjahre einzuführenden Luxuszug Wien-Eger bezw. Karlsbad bestimmt sind, im Bau. Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat die Absicht, in Zukunft Neubestellungen von Schnellzuglokomotiven ausschliesslich auf Grund der neuen Type zu vergeben.

Die Einnahmen der grossen Oesterreichischen Bahnen im und bis August d. J.

Die Verkehrsentwickelung dieser Bahnen war im Vormonate recht günstig. Die meisten Bahnen haben die Mehreinnahmen der ersten 7 Monate im August d. J. namhaft gesteigert, und diejenigen Bahnen, bei denen sich ein Ausfall ergab, haben denselben zum grossen Theile wett gemacht. Die Einnahmen der wichtigsten Privatbahnen stellten sich in den ersten 8 Monaten dieses Jahres wie folgt:

	1894 fl.	gegen 1893 fl.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	21 533 099	+ 1 401 915
Südbahn	28 295 634	— 18 581
Oesterr.-Ungarische Staatsbahn . .	16 284 007	+ 208 056
Nordwestbahn Linie A	6 284 631	+ 181 435
Elbethalbahn	3 981 986	— 85 776

Allen Bahnen voran steht die Kaiser FerdinandsNordbahn, bei welcher sich bis jetzt eine Mehreinnahme von 1,4 Millionen Gulden oder 7 % ergibt. Auch die Staatsbahn und die garantirte Linie der Oesterreichischen Nordwestbahn haben ein Mehrerträgniss aufzuweisen. Bei der Elbethalbahn ergibt sich ein Ausfall von 85 776 fl., der jedoch durch die Resultate der definitiven Abrechnungen ausgeglichen werden dürfte. Die Südbahn hat die Mindereinnahme, welche sich im ersten Semester ergab, fast vollständig hereingebracht, und die letzten Wochen ergaben kleine Mehrerträgnisse, welche deshalb von Bedeutung sind, weil die Einnahmen der korrespondirenden Periode des Vorjahres sich auf einem ausserordentlich hohen Niveau hielten.

Nothwendigkeit des Gutachtens der Sachverständigen bei Feststellung der Wesenheit einer auf einen Bauunfall zurückgeführten Krankheit, zu deren Erkenntniss besondere Fachkenntniss gehört (Rechtsfall).

Ein Ehepaar klagte gegen das K. K. Eisenbahnärar auf Schadenersatz, da die Frau angeblich infolge eines Eisenbahnunfalls sich einen Leistenbruch und eine Lungenentzündung zugezogen hatte. Drei Instanzen wiesen die Kläger ab. Die Gerichte gingen hierbei von folgender Erwägung aus: Die klägerische Angabe, dass die Erkrankung vom Eisenbahnunfall herrühre, wird vom Eisenbahnärar bestritten, seitens der Kläger wurde aber der Beweis für ihre Behauptung nicht erbracht. Wohl bot die Frau das Zeugniss ihres Hausarztes und den Erfüllungs- und Haupteid dieses Zeugen als Beweis an. Wenn nun aber auf einzelne Krankheitserscheinungen, die für jedermann erkennbar sind, zu den Thatsachen gehören, die durch Zeugen und Parteieide festgestellt werden können, so kann andererseits die Wesenheit, zu deren Erkenntniss besondere Fachbildung gehört, nur durch Sachverständige erwiesen werden. Da die Klägerin vom Tage des Unfalls zur Erbringung der Klage vollauf Zeit gehabt hätte, sich einen solchen Beweis zu suchen, sie aber denselben gar nicht angeboten hat, nunmehr jedoch ein solcher gar nicht mehr zugelassen werden konnte wegen des inzwischen erfolgten Ablebens derselben, musste die Klage zurückgewiesen werden. (Röll'sche Sammlung Nr. 5 1894).

Eisenbahn-Direktorenkonferenz und Truppenmanöver.

Wie im letzten Berichte mitgetheilt wurde, hätte die nächste Konferenz am 10. d. Mts. in Tatra-Füred (Schmecks) abgehalten werden sollen. Dieselbe wurde jedoch mit Rücksicht auf die bevorstehenden Truppenmanöver und die für die Bahnverwaltungen daraus erwachsende Transportarbeit abgesagt und auf den 27. d. Mts. nach Fiume verlegt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die sehr friedlich lautenden Aeusserungen, mit welchen der Kaiser die beiden, heuer in Budapest tagenden Delegationen eröffnete, haben die Hoffnung auf die Erhaltung des bleibenden Friedens gestärkt. Wohl kostet derselbe dem Reiche jetzt nach den Regierungsvorlagen nahezu 150 Millionen Gulden, fast das Doppelte von dem diesfälligen Bedarfe vor 25 Jahren; aber der Friede ist ein bewaffneter und die Mehrerfordernisse für das Kriegsbudget steigen wie in anderen Staaten alljährlich. Ein Trost bleibt es, dass auch die Reichseinnahmen seither von etwa 300 Millionen Gulden auf 540 Millionen Gulden gestiegen sind, in welcher Summe die auch ebenfalls immer steigenden Zolleinnahmen einen ansehnlichen Posten bilden. Auch der Handelsminister Wurmbrand hat sich in Begleitung seiner Sektionschefs nach Budapest begeben, um mit seinem dortigen Kollegen bezüglich der Gründung einer vom letzteren geplanten Ungarischen Donau-Dampfschifffahrt - Unternehmung und der Abtrennung des Ungarischen Netzes der Südbahn zu konferiren. An die derzeitige Möglichkeit dieser Abtrennung wird aber allgemein aus verschiedenen, hier nicht näher zu erörternden Gründen gezweifelt. Die dadurch veranlasste Aufwärtsbewegung der Südbahnaktien (115,25) dehnte sich auch auf die Aktien der übrigen, besonders der Böhmischen Bahnen aus. So notiren Aussig-Teplitzer Bahn 1688, Böhmische Nordbahn 289,50, Buschtêhrader Bahn Lit. A. 1310, Kaiser Ferdinands-Nordbahn 3220 und Staatsbahn 359.25. Geringer waren die Avancen der Nordwestbahn (229,75), der Elbethalbahn (268), der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (208,75), der Kaschau-Oderberger Bahn (187,75) und der Lemberg-Czernowitzer Bahn (281,50). Von Prioritäten waren die 3 % der Dux-Bodenbacher Bahn begehrt, welche 78,20 notiren und daher mit 3,8 % rentiren.

Aus England.

Die Liverpooler Hochbahn.

Nach dem soeben herausgegebenen Bericht sind in dem verflossenen Halbjahre insgesammt 2 861 437 Personen mit der Bahn befördert worden, davon 277 653 in der ersten, 1 246 975 in der zweiten Klasse und 1 336 809 auf Arbeiterkarten zu ermässigten Fahrpreisen. Der Verkehr hat gegen die beiden vorhergegangenen Halbjahre, vom Tage der Eröffnung ab, stetig zugenommen. Vom 6. März bis 30. Juni 1893 wurden insgesammt 1 370 742 Personen — nach den Klassen 235 487, 956 922 und 178 333 — und im darauffolgenden Halbjahre 2 475 639 Personen — 260 221, 1 293 840 und 921 578 nach den drei Gattungen — befördert. Der Verkehr der ersten Klasse ist sich fast gleich geblieben, der Verkehr der zweiten Klasse hat etwas abgenommen, dagegen ist der Arbeiterverkehr — gewissermaassen der Verkehr der dritten Klasse — mächtig gestiegen. Dies entspricht auch der sonstigen Erfahrung auf den Englischen Bahnen.

Während des verflossenen Halbjahres wurden 50 483 Züge mit 427 200 Zugkilometer gefahren, gegen 392 100 Zugkilometer im Halbjahre vorher. Die Pünktlichkeit liess nichts zu wünschen übrig. Nur 4 % der Züge hatten Verspätungen; das selbstthätige Blocksystem hat sich also gut bewährt. Von der gesammten genehmigten Bahnlänge von 11,37 km sind 10,4 km fertiggestellt und im Betrieb, der Rest im Bau und dürfte bald fertig gestellt sein.

Was das finanzielle Ergebniss betrifft, so stellt sich die Roheinnahme für das letzte Halbjahr auf 400 000 ℳ, während sich die Betriebskosten auf 298 000 ℳ oder rund 74,5 % der Roheinnahme stellen, d. h. ebenso hoch, wie im vorangegangenen Halbjahre, wo die Roheinnahme rund 367 000 ℳ und die Ausgabe 255 000 ℳ betrug; eine nennenswerthe Verminderung der beiläufig recht hohen Betriebskosten hat also nicht stattgefunden. Obwohl die Zugkilometer zugenommen haben, ist doch die Gesammtausgabe für die Zugkraft nahezu um 25 % geringer geworden gegen früher, wo die Bahn zu einem vereinbarten festen Satz für das Zugkilometer betrieben wurde. Die Kosten für Feuerung belaufen sich auf $^1/_2$ ₰ für das Zugkilometer und die gesammten Fahrkosten — einschliesslich der mit dem Elektrizitätswerk verbundenen Löhne, die Kosten für Brennmaterial, Oel, Talg und sonstiges Material — nicht über 14 ₰ für das Zugkilometer.

Die erste Stelle in der Gesammtausgabe-Rechnung nehmen die Verkehrskosten ein, die fast die Hälfte der Gesammtausgabe ausmachen. Hier hinein fallen die Gehälter und Löhne, Stationskosten u. s. w. Die Summe ist um 20 % grösser als im vorhergegangenen Halbjahre. Die Reineinnahme reicht nach Verzinsung der Schuldverschreibungen und des im Voraus eingerufenen Kapitals aus, um eine volle Dividende von 5 % auf die Vorzugsaktien und von 1 % auf die gewöhnlichen Aktien zu zahlen, wobei noch eine Summe von 20 000 ℳ fortgeschrieben wird.

Die Liverpooler Hochbahn hat also in finanzieller Hinsicht etwas schnellere Fortschritte gemacht, als die City und Südlondonbahn. Letztere ist erst jetzt dazu gekommen, dem gewöhnlichen Aktionär eine Dividende von 1 % zu gewähren, statt der bisherigen 5/8 %.

Aus Spanien.

Nordspanische Eisenbahn in 1893.

Das Netz der Nordspanischen Eisenbahngesellschaft umfasst jetzt 3 366 km, von denen 909 km auf die Hauptlinie, 139 km auf die Santanderlinie, 727 km auf die Barcelonalinie, 249 km auf die Bilbaolinie, 480 km auf die Almansalinie, 741 km auf die Asturischen Linien, 18 km auf die Avileslinie und 103 km auf die Linie Lerida-Tarragona entfallen. Auf diesen 3 366 km wurden im Jahre 1893 nach Abzug der Verkehrssteuern rund 83 761 300 Pes. (gegen 86 731 310 Pes. in 1892) oder 24 884 (26 434) Pesetas für 1 km aus dem Betriebe vereinnahmt; dazu trugen der Personenverkehr 25 226 909 (25 427 969) Pes., der Eilgutverkehr 6 653 929 (6 598 344) Pes., der Frachtgutverkehr 51 624 610 (54 447 174) Pes. und die verschiedenen Einnahmen 255 850 (257 822) Pes. bei. Die Einnahme aus dem Güterverkehr zeigt deshalb solchen bedeutenden Rückgang, weil der Verkehr mit Wein und leeren Fässern, mit Getreide, Holz und Baumaterialien sich erheblich verminderte; dies wurde theils durch den Abbruch der Französisch-Spanischen Handelsbeziehungen, theils durch die ungenügende Getreideernte und die verminderte Bauthätigkeit veranlasst. Zu den Betriebseinahmen von 83 761 300 Pes. kamen aus anderen Quellen 880 588 Pes., so dass sich eine Gesammteinnahme von 84 641 889 (87 611 899) Pes. ergab.

Die Betriebsausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung und die Direktion 1 672 385 (1 714 632) Pes., an allgemeinen Unkosten 2 501 876 (2 633 549) Pes., für den Betriebsdienst 10 925 752 (10 944 857) Pes., für Zugförderung und Werkstättendienst 13 318 250 (14 219 039) Pes. und für die Bahnerhaltung und Bewachung 7 608 351 (7 393 275) Pes., zusammen also 36 027 221 (36 905 352) Pes. oder 10 703 (10 964) Pes. für ein 1 km bezw. 43,01 (42,57) % der Betriebseinnahmen. Den Rückgang der Ausgaben, namentlich derjenigen für Zugförderung und Werkstättendienst verdankt man dem geringeren Zugverkehr, der sich aus dem verminderten Güterverkehr ergab.

An Betriebsüberschuss verblieben 48 614 668 (51 416 884) Pes. oder 14 442 (15 275) Pes. für 1 km; durch 226 581 Pes. für Erneuerung der Strecke und Betriebsmittel verminderte sich der Ueberschuss auf 48 388 037 Pes. Davon wurden zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 43 627 443 Pes. und an laufenden Zinsen und Bankgebühren 176 711 Pes. gebraucht, so dass nur noch 4 583 932 Pes. verblieben. Es entstand aber ein Wechselverlust von 9 099 900 Pes., so dass schliesslich ein Fehlbetrag von 4 515 968 Pes. das Ergebniss war. Da die Ende 1893 auf 7 317 258 Pes. angewachsenen Rücklagen für unvorhergesehene Fälle (reserve de prévoyance) zur Deckung von Wechselverlusten bestimmt sind, so wurde daraus der Fehlbetrag bestritten; diese Rücklagen verminderten sich dadurch aber auf 2 801 290 Pes.

Der Geschäftsbericht weist schliesslich auf die bedrängte Lage der Eisenbahnen in Spanien hin und theilt mit, dass eine am 30. Mai d. J. in Madrid abgehaltene Versammlung von Antheilhabern und Schuldscheininhabern Spanischer Bahnen folgenden Beschluss gefasst hat: Falls die Regierung wider Erwarten kein Mittel finden sollte, der Lage der Gesellschaften abzuhelfen, so solle der Verwaltungsrath eventuell nicht zögern, die Tarife bis zur gesetzlichen Höchstgrenze zu erhöhen und die Bankscheine an den Schaltern zurückzuweisen.

Von den Neubauten ist die Linie Huesca-Jaca (111 km) am 1. Juni 1893 dem Betriebe übergeben worden. Auf der Avieslinie (20 km) sind die Hafenkais und die Hafenanschlüsse vollendet, so dass die gesammten Anlagen im Juni 1894 eröffnet werden sollten. Der Bau der Linie Soto de Rey-Ciano Santa Ana (22 km) ist vollendet und die Eröffnung war für Juni 1894 in Aussicht genommen. Von der Linie Jativa-Alcoy (63 km) ist die Anfangsstrecke Jativa-Albaide (29 km) am 15. April 1893 dem Verkehr übergeben, die fernere Strecke Albaide-Onteniente (9 km) sollte im Juni 1894 in Betrieb genommen werden, während die Reststrecke Onteniente-Alcoy (25 km) noch zu bauen ist.

Von den in der allgemeinen Betriebsrechnung nicht enthaltenen Linien hatte die San Juan de las Abadesas-Eisenbahn eine Einnahme von 2 313 128 Pes., eine Ausgabe von 905 595 Pes. und einen Ueberschuss von 1 407 533 Pes. Davon wurden 1 162 205 Pes. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 94 224 Pes. an laufenden Zinsen, Bank- und Wechselgebühren und 51 832 Pes. zur Deckung des Fehlbetrages der Surroca-Bergwerke gebraucht, während 99 271 Pes. dem Auflösungsauschuss der Eisenbahn- und Bergwerksgesellschaft von San Juan de las Abadesas gutgebracht wurden.

Die Eisenbahn Valencia-Utiel hatte eine Einnahme von 1 115 480 Pes., eine Ausgabe von 544 336 Pes. und einen Ueberschuss von 571 144 Pes. Zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen waren indessen 482 031 Pes. und an laufenden Zinsen, Bank- und Wechselgebühren 95 344 Pes., im ganzen also 577 375 Pes. erforderlich, so dass sich ein Fehlbetrag von 6 231 Pes. ergab, der dem Auflösungsauschuss der Ostspanischen Eisenbahngesellschaft zur Last geschrieben wurde.

Eisenbahn Madrid-Saragossa-Alicante in 1893.

Das Jahr 1892, das so schlechte Erinnerungen hinterlassen hatte, ist durch das Jahr 1893 noch übertroffen worden. Der Wechselverlust ist noch stärker geworden; erbärmliche Ernten, ausserordentliches Ungemach in verschiedenen Provinzen, verderbliche Ueberschwemmungen in anderen, endlich alles, was dem Eisenbahngewerbe schaden kann, hat seine Spur hinterlassen. Die Vertheilung eines Gewinnes war daher nicht möglich. Alle Anstrengungen zur Verminderung der Ausgaben scheiterten an der anschwellenden Fluth der Wechselverluste; andererseits schaffen die zu einer Zeit verhältnissmässigen Wohlstandes übernommenen Verpflichtungen ernstliche Verlegenheiten, weil heute der Kredit beschränkt ist. Die Gesellschaft hat bei ihren Bankiers eine Anleihe aufnehmen müssen und sie wäre sogar gezwungen worden, die angefangenen Bauarbeiten einzustellen, wenn sie nicht auf die mächtige Hilfe hätten rechnen können, die ihr schon früher bei gleichfalls schwierigen Umständen zu theil geworden ist. Die Regierung, gerechterweise beschäftigt mit der bedrängten Lage, unter der gegenwärtig die Eisenbahngesellschaften leiden, schien geneigt, ihnen zu Hilfe zu kommen und erbot sich zu dem Zweck, ihnen das Recht zur Erhebung einiger unbedeutender Nebengebühren zu ertheilen, aber die Gesellschaften sollten sich zum Bau von Nebenbahnen und zur Tarifermässigung für eine grosse Anzahl Waaren bis zu 40 % verpflichten. In der gegenwärtigen Lage hätte man den Staat und die Verfrachter getäuscht, wenn man derartige Verpflichtungen übernommen hätte, wo man Mühe hat, für die in der Ausführung begriffenen Bauten zu sorgen. Die Gesellschaft hätte die Nebenbahnen versprechen können, aber sie hätte sie selbst mit der Zinsengewähr des Staates nicht bauen können, weil man sich bei der Unsicherheit des Wechselkurses allein an den Spanischen Markt hätte wenden müssen, der nicht vorbereitet ist, Kapital in genügender Menge zu liefern. Die Gesellschaft, welche immer ihre Verpflichtungen gehalten hat und zu allen Anstrengungen entschlossen ist, um sie auch ferner zu halten, konnte nicht Versprechungen eingehen, die sie nicht erfüllen kann. Uebrigens würden die angebotenen geringen Zugeständnisse selbst im günstigsten Falle die neu auferlegten Lasten nicht ausgeglichen haben. Selbst wenn es möglich sein sollte, die gesammten angebotenen Gebühren zu erheben, was noch zweifelhaft ist, so würde ihr Ertrag sehr gering sein, während eine gleichmässige Tarifherabsetzung der Hauptverkehrszweige Verluste schaffen würde, zu deren Tragung die Gesellschaft ausser stande ist und meistens nur Waaren zu gute kommen würden, die eine solche Ermässigung nicht nöthig haben. Die Gesellschaft hat sich niemals geweigert, Tarifermässigungen zu bewilligen und die lange Reihe ihrer Ausnahmetarife beweist das; aber sie würde sogar Grund haben, zur Kündigung dieser Ausnahmetarife und in der Anwendung der gesetzlichen Tarife die ihr bis jetzt verweigerte gerechte Entschädigung zu suchen. Die Gesellschaft würde darin nur den andern Gewerbezweigen nachahmen, die gedeckt durch die Schutzzölle ihre Verkaufspreise erhöht haben, während diese Begünstigung auf das Verkehrsgewerbe nicht ausgedehnt ist.

Die Gesellschaft beansprucht von der Regierung eine Entschädigung nicht nur für die Erhöhung des Wechselkurses, sondern auch für die aus der Münzumwandlung des Jahres 1868 erwachsene Entwerthung des Pesetas.

An Anlagekapital waren Ende 1893 619 024 835 Pes. (gegen 607 078 468 Pes. in 1892) beschafft; die Bankiers der Gesellschaft haben ihr auf den Ertrag der noch unbegebenen Schuldverschreibungen 13 Millionen Francs vorgeschossen. Ausgegeben waren Ende 1893 an Anlagekapital 613 743 086 (602 560 700) Pes. Auf der Neubeulinie Valladolid-Ariza sind die Bauarbeiten jetzt weit genug vorgeschritten, um keine Enttäuschung bezüglich der Anschläge mehr befürchten zu müssen; die Eröffnung kann gegen Ende des laufenden Jahres in Aussicht genommen werden und die Gesammtkosten werden, wie vorgesehen, 25 Millionen Pes. nicht erreichen. Nachdem der Endbahnhof in Madrid vollendet ist, hat die Gesellschaft ihren Bahnhof Delicias in Madrid an die Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal übergeben. Die Linie nach Ciudad Real hat einen Anschluss nach dem Bahnhof Atocha erhalten.

Bei einer Betriebslänge von 2 672 km beliefen sich die Einnahmen aus dem Personen- und übrigen Eilverkehr auf 17 236 532 Pes., aus dem Frachtgutverkehr auf 34 856 061 Pes. und aus verschiedenen nicht zum Betriebe gehörigen Quellen

auf 257 394 Pes., im ganzen also auf 52 349 988 Pes. (gegen 54 307 644 Pes. in 1892). Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung und an allgemeinen Unkosten 3 221 930 Pes., für den Betriebsdienst 5 766 288 Pes., für die Bahnerhaltung und Bewachung 5 067 285 Pes. und für Zugförderung und Werkstättendienst 7 365 032 Pes., im ganzen also 21 420 536 Pes. (gegen 21 964 188 Pes. in 1892). Auf 1 km Betriebslänge berechnet, belief sich die Betriebseinnahme auf 19 592 Pes. und die Ausgabe auf 8 016 Pes. oder 40,92 % der Einnahme. An Betriebsüberschuss verblieben 30 929 452 Pes.; davon wurden aber 25 059 868 Pes. durch Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 325 568 Pes. an Bankkosten, 3 867 440 Pes. durch Wechselverlust, 1 250 815 Pes. durch Münzverlust und 257 450 Pes. durch die Staatsaufsicht aufgezehrt, so dass nur 168 310 Pes. verblieben, welche die am 27. Mai d. J. abgehaltene Hauptversammlung beschloss für das nächste Jahr zurückzulegen.

Die Mindereinnahmen des Güterverkehrs haben ihren Grund erstens in der ungenügenden Getreideernte, ferner in den Finanzverlegenheiten, den Handelsstockungen und der gewerblichen Arbeitslosigkeit, endlich in den Abmachungen, welche die Gesellschaft mit der Andalusischen Eisenbahngesellschaft infolge Eröffnung der Linie Puente Genil-Linares treffen musste. Der Andalusischen Gesellschaft ist dadurch ein Theil des Verkehrs in der Richtung nach Malaga und Sevilla überlassen worden, dessen Monopol bis dahin die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante hatte; denn letztere musste anerkennen, dass ein Tarifkrieg beiden Gesellschaften sehr nachtheilig und ein Einvernehmen in jeder Beziehung vorzuziehen sein werde. Die Mindereinnahme des Personenverkehrs erklärt sich einerseits aus dem geringeren Besuch der Seebäder in Anbetracht der schlechten Geschäftslage und andererseits aus dem Fortfall der Kolumbusfeier in Huelva, die im Vorjahre den Personenverkehr günstig beeinflusste.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1893.

Nach der neuesten Ausgabe von „Poor's Manual" stellten sich die Ausdehnungen, die finanzielle Lage und das Betriebsergebniss der Amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1893 wie folgt:

Am 31. Dezember 1893 waren vorhanden . . . . 286 183 km Eisenbahnen
davon sind zugekommen im Kalenderjahre 1893 . . . . . 4 104 „ „

Die Kapitalschuld der Bahnen betrug:	Millionen Mark
gewöhnliches Kapital	20 320
fundirte Schuld	22 281
unfundirte Schuld	1 641
laufende Schuld	1 533
zusammen	45 775

Hiergegen steht das Vermögen:	Millionen Mark
Werth der Bahn und ihrer Ausrüstung	38 647
Bodenwerth, Aktien und sonstige Kapitalanlagen	6 793
anderweite Bestände	996
laufende Rechnungen	988
Gesammtvermögen	47 424

Das Betriebsergebniss drückt sich in den folgenden Zahlen aus:

kilometrische Länge der Bahnen, von denen Berichte vorliegen (ausser den Hochbahnen)	279 125 km
Personenzugkilometer	548,0 Millionen
Güterzugkilometer	855,5 „
Kilometer der gemischten Züge	28,5 „
zusammen	1 432,0 Millionen
beförderte Personen	628 965 973
Personenkilometer	24 548 Millionen
beförderte Gütertonnen	757 464 480 „
Gütertonnenkilometer	145 790 „

Einnahmen:	Millionen Mark
aus dem Personenverkehr	1 248
„ „ Güterverkehr	3 234
anderweite	353
Hochbahnen	56
gesammte Verkehrseinnahmen	4 891
hiervon ab die Betriebskosten mit	3 432
bleibt eine Reineinnahme von	1 459
hierzu an sonstigen Einnahmen, einschliesslich der aus Pachtverträgen	445
hiernach beträgt die gesammte Reineinnahme aus allen Quellen	1 904

Aus diesen Einnahmen wurden bestritten:	Millionen Mark
die Zinsen der Schuldverschreibungen mit	958
sonstige Zinsen mit	28
Dividenden	381
Renten, Abgaben usw.	259
sonstige Unkosten	153
insgesammt	1 779

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beträgt hiernach

1 904 — 1 779 = 125 Millionen Mark.

Der Bestand an Betriebsmitteln betrug in den beiden letzten Jahren:

	1893	1892
Lokomotiven	36 012	34 626
Personenwagen	27 169	24 604
Gepäck- und Postwagen	7 805	7 830
Güterwagen	1 161 282	1 117 728
Gesammtzahl der Wagen	1 196 256	1 150 162

Die Einnahme war auf das Personenkilometer niedriger als in irgend einem Jahre; sie betrug 5,2 ₰. 1892 war sie um 0,2 ₰ grösser. Auch die auf einen Reisenden bezogene Einnahme war geringer als früher, nur die Einnahmen auf das Personenzugkilometer waren höher als in irgend einem Jahre seit 1889: sie betrugen 2,3 ℳ. Die Einnahme aus dem Personenverkehr auf das Kilometer aller im Betrieb befindlichen Bahnen war am grössten seit 1884; sie belief sich auf 7 196 ℳ. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug auf das Kilometer der im Betrieb befindlichen Bahnen 3 627, oder 250 mehr als im Jahre 1892. Der durchschnittliche Reiseweg hatte seit 1888 mit 39 km, die durchschnittliche Besetzung der Züge mit 448 Personen seit 1886 ihren grössten Betrag. Der Einfluss der Chicagoer Ausstellung ist in diesen Zahlen zu erkennen, d. h. die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind grösser geworden, obwohl sie auf das Personenkilometer gefallen sind.

Die Einnahme auf das Tonnenkilometer ist ebenso wie auf das Personenkilometer so niedrig gewesen wie nie zuvor. Sie betrug 1892 2,3 ₰, im verflossenen Jahre 2,2 ₰. Die Belastung der Güterzüge hingegen war im vorigen Jahr am grössten, ebenso die durchschnittliche Wegelänge der Güterzüge. Die Belastung betrug 170,42 t, die Länge einer Fahrt 192,5 km. Die Einnahme auf die Tonne und das Güterzugkilometer bezogen war also ziemlich befriedigend. Die Einnahmen auf das Kilometer aller im Betrieb befindlichen Eisenbahnen waren seit 1883 am grössten; sie betrugen 18 652 ℳ. Das Verhältniss der Betriebsausgabe zur Einnahme stellte sich auf 70,42 %; im vergangenen Jahre betrug es 70,40 und 1891 68,83 %. So bleibt das Verhältniss in dem Maasse im Zunehmen, wie die Tarife heruntergehen. Die Dividende belief sich im grossen Durchschnitt auf 1,86 % des gesammten Aktienkapitals, auf alle Werthe zusammengenommen, Schuldverschreibungen usw. wurden, im Durchschnitt gerechnet, 3,02 % gezahlt. Diese Zahlen sind, wie die „Railroad Gazette" bemerkt, jedenfalls niedriger als die, welche das Bundesverkehrsamt angeben wird, wie das allgemein der Fall zu sein pflegt.

Bücherschau.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Band XIII. Betriebsjahr 1892/93. Preis 16 ℳ.

Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik nebst erläuternden Bemerkungen und graphischen Darstellungen, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Band XII. Betriebsjahr 1892/93. 3 ℳ.

Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn.

Das im Reichs-Eisenbahnamt bearbeitete, jährlich erscheinende umfangreiche Werk: „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands" bietet auch in seinem kürzlich erschienenen Band XIII, das Betriebsjahr 1892/93 betreffend, in 35 ausführlichen Tabellen eine Uebersicht über Ausdehnung und bauliche Anlagen, über Betriebsmittel, Betriebsergebnisse und Betriebsunfälle sowie über den Personalstand der Deutschen Eisenbahnen. Seit dem Erscheinen des ersten Bandes der Deutschen Reichs-Eisenbahnstatistik sind 13 Jahre verflossen. In diesem Zeitraum hat sich das Deutsche Eisenbahnnetz erheblich verdichtet, sein Verkehr hat sich gehoben, seine Einrichtungen sind vervollkommnet worden. Die ebenfalls vom Reichs-Eisenbahnamt herausgegebene „Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik nebst erläuternden Bemerkungen und graphischen Darstellungen" nimmt aus dieser Thatsache des bereits 13 jährigen Bestehens dieser Veröffentlichungen Veran-

lassung zu einer höchst dankenswerthen statistischen Vergleichung der Ausdehnung und Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens in jenen 13 Berichtsjahren. Diese Vergleichung erstreckt sich zunächst auf die Längenverhältnisse, den Oberbau, dessen Erhaltung und Erneuerung und auf die Konstruktionsverhältnisse der Lokomotiven.

Aus den mitgetheilten Zahlen, betreffend die Längenverhältnisse, theilen wir folgende mit:

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden vollspurigen Eisenbahnen hat
von 33 708 km zu Ende 1880/81
auf 42 964 „ „ „ 1892/93
also um 9 256 km oder 27,50 % zugenommen. Die grösste Zunahme hat das Jahre 1887/88 mit 1 108 km, die geringste das Jahr 1891/92 mit 446 km aufzuweisen.

Die Staatsbahnen haben um 16 619 km ≐ 74 % zu-, die Privatbahnen um 7 362 km = 65 % abgenommen.

Unter den 9 702 km Eisenbahnen, welche ihren Eigenthümer gewechselt haben, befinden sich 9 341 km verstaatlichte Privatbahnen, 28 km Staatsbahnen, die in Privatbesitz übergingen, 315 km Staatsbahnen, welche, ohne ihre frühere Eigenschaft verloren zu haben, in andere Hände gelangten.

Von den Privatbahnen haben erworben: Preussen 8 593 km, Mecklenburg-Schwerin 543 km, das Deutsche Reich 97 km, Sachsen 74 km, Baden 34 km.

Von den Gesammt-Eigenthumslängen entfielen am Ende des Jahres 1880/81 auf Hauptbahnen 30 460 km oder 90 %, Ende 1892/93 31 522 km oder 73 %, auf Nebenbahnen 1880 3 247 km oder 10 %, Ende 1892/93 11 442 km oder 27 %. Die Hauptbahnen haben also in dem 12 jährigen Zeitraume nur um 3,5 %, die Nebenbahnen aber um 252 % zugenommen. Die Nebenbahnen sind nicht allein neugebaute Strecken, sondern auch 700 km Hauptbahnen, welche in Nebenbahnen umgewandelt wurden. Ungeachtet der beträchtlichen Verminderung in dem Umfange des Privatbahnnetzes hat die Anzahl der Privatbahnen in 12 Jahren um 15 zugenommen.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen, welche zu Ende des Betriebsjahres 1880/81 193 km betrug, ist zu Ende 1892/93 auf 1 268 km, also auf das 6,6 fache gewachsen. Von denselben sind 538 km Staats- und 730 km Privatbahnen; 776 km haben eine Spurweite von 1 m, 303 km von 0,75 m, 182 km von 0,785 m, 7 km von 0,785 m.

Gleich interessante vergleichende statistische Angaben werden über die Verhältnisse des Oberbaues und die Konstruktion der Lokomotiven mitgetheilt.

Es wird diese Verarbeitung des der Reichsbehörde zustehenden reichen Materials nicht nur in wissenschaftlichen und amtlichen Kreisen als eine erhebliche Erleichterung seiner Benutzung mit Dank begrüsst werden.

Jedem der beiden Werke ist eine grössere Eisenbahnkarte — die eine kolorirt nach den Eigenthums-, die andere nach den Betriebsverhältnissen — beigegeben.

„Vom rollenden Flügelrad.“ Darstellung der Technik des heutigen Eisenbahnwesens. Von A. von Schweiger-Lerchenfeld. Mit 25 Vollbildern und 669 Abbildungen. In 25 Lieferungen zu 30 kr. = 50 ₰ = 70 Cts. = 30 Kop. In Original-Prachtband 9 fl. = 15 ℳ = 20 Frcs. = 9 R. (A. Hartleben's Verlag in Wien.)

Mit den uns soeben zugegangenen Lieferungen 21 bis 25 des von uns wiederholt lobend hervorgehobenen Werkes liegt dasselbe nunmehr vollständig vor. Die letzten Lieferungen beschäftigen sich mit den Betriebsstörungen, an welche ein besonders reicher Abschnitt über Kleinbahnen (Stadt-, Industrie- und Feldbahnen, sowie aussergewöhnliche Konstruktionen) anschliesst. Jetzt, da sich die ganze Leistung überschauen lässt, wird nicht zu viel behauptet, wenn man sie als eine aussergewöhnliche bezeichnet. Es gereicht dem Verfasser zum besonderen Verdienste, sein Programm — die Technik des Eisenbahnwesens in möglichst entsprechender Form weiten Kreisen zu vermitteln — in ebenso geschickter als sachlich tadelloser Weise durchgeführt zu haben. Man schlage das Buch wo immer auf, es wird jederzeit anziehend und belehrend wirken. Selbst die trockensten Themen stellen sich so klar und plastisch vor Augen, dass man spielend in das wundersame Getriebe des „rollenden Flügelrades“ eingeführt wird. Besonders hervorzuheben ist der Reichthum an Abbildungen (700 an Zahl), wodurch das Werk ganz wesentlich an Werth gewinnt. Alles ist tadellos und gut, vom Druck bis zur schmucken Einbanddecke. Wir empfehlen die treffliche Leistung unseren Lesern nochmals warm.

Gesetz zum Schutze der Waarenbezeichnungen nebst Ausführungsbestimmungen. Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister. Von Dr. jur. R. Stephan, Regierungsrath, Mitglied des Kaiserlichen Patentamts. (Dritte Auflage der Erläuterung des Gesetzes über Markenschutz von T. Ph. Berger.) J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung, Berlin SW., Wilhelmstrasse 119. 1894. Preis 90 ₰.

Durch das neue, am 1. Oktober d. J. in Kraft tretende Waarenschutzgesetz wird der gesammte Waarenverkehr ganz neuen Rechtsverhältnissen untergeordnet. Nach dem älteren Gesetz über Markenschutz vom 30. November 1874 waren bekanntlich nur Marken schutzfähig. Es ist aber allgemein üblich, ausser den Marken noch andere Mittel zu benutzen, um Waaren äusserlich als von einem bestimmten Hause herrührend zu kennzeichnen: Etiquettes, Phantasienamen, Werthzeichen, charakteristische Verpackung usw. Alle diese Ausstattungsmittel waren bisher ungeschützt und infolge dessen das Publikum in dieser Richtung betrüglichen Nachahmungen und Täuschungen vollständig preisgegeben. Auch bot das bisherige Gesetz nicht allen Geschäftsleuten Schutz, sondern nur den Inhabern eingetragener Firmen und fehlte eine einheitliche Verwaltung der eingetragenen Zeichen, so dass bei Zeichenverletzung nur schwer der Nachweis der Kenntniss des Schutzes des missbrauchten Zeichens zu führen war. Das neue Gesetz macht diesem Zustand ein Ende, es geht sogar soweit, dass es auch die Angabe eines falschen Herkunftorts der Waare unter Strafe stellt. Auch hiermit wird gewissen unredlichen Bestrebungen entgegengewirkt, die bisher unser Geschäftsleben in hohem Maasse schädigten.

Die Waarenzeichen im Sinne des neuen Gesetzes (Marken, Etiquettes, Wortzeichen usw.) werden auch nicht wie bisher bei den Amtsgerichten angemeldet, sondern bei dem künftig für das ganze Reich als Waarenzeichen-Centralstelle geltenden Kaiserlichen Patentamt in Berlin. Dieses nimmt nicht mehr jedes Zeichen ungeprüft an, sondern stellt dessen gesetzliche Berechtigung durch Prüfung fest. Versagt wird die Annahme eines jeden Zeichens, welches den thatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht und die Gefahr einer Täuschung begründet.

Diesen ganz neuen Rechtsverhältnissen gegenüber erwächst allen Handels- und Gewerbetreibenden die Pflicht, sich über das, was von jetzt ab im Waarenverkehr erlaubt ist oder nicht und auf welche Weise ein Waarenzeichen anzumelden ist, genau zu unterrichten. Leider ist das neue Gesetz, welches vom letzten Reichstag nach wenig eingehender Berathung in der letzten Sitzung angenommen wurde, in seinen Bestimmungen durchaus nicht so klar, wie es sein sollte.

Sehr willkommen ist daher der vorstehend angeführte Stephan'sche Kommentar zu dem fraglichen Gesetz, welcher zu jedem Paragraphen des im Wortlaut mitgetheilten Gesetzes ausführliche Erläuterungen gibt. Ausserdem bringt das sehr handliche und billige Schriftchen in 7 Anlagen die Verordnung zur Ausführung des Gesetzes und die mit Oesterreich-Ungarn, Italien und der Schweiz abgeschlossenen Uebereinkommen über den gegenseitigen Patent-, Muster- und Markenschutz sowie zum Schluss ein Sachregister zum Abdruck.

Das Ergänzungssteuer-Gesetz vom 14. Juli 1893. Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister von A. Fernow, Regierungsrath in Frankfurt a/O. Berlin. J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung 1893. Preis 80 ₰.

Das grosse Werk der vollständigen Umgestaltung und Verbesserung des Preussischen Steuersystems hat mit den drei Gesetzen, betreffend Aufhebung der direkten Staatssteuern, das Kommunalabgaben- und das Ergänzungssteuer-Gesetz seinen Abschluss gefunden. Die Veranlagung der Ergänzungssteuer erfolgt gleichzeitig mit der Veranlagung der Einkommensteuer und zwar zum ersten Mal für das künftige Jahr 1895.

Die Bestimmungen des Gesetzes findet man in dem Fernow'schen Kommentar eingehend erörtert und können wir dasselbe den Steuerpflichtigen zu ihrer Orientirung bestens empfehlen.

Zeitungsschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Das Septemberheft dieser vom Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen, im Verlage von Julius Springer in Berlin N. erscheinenden Zeitschrift enthält folgende Abhandlungen:

Zur Begründungs- und Entwickelungsgeschichte der Frankfurter Lokalbahn-Aktiengesellschaft in Frankfurt a/M. — Bericht über die VIII. Hauptversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins in Köln a/Rh. — Das Entwerfen von Kleinbahnen. Vom Ingenieur von Cleef in Berlin. — Die Rentabilität der Neben- und Kleinbahnen. Vom Regierungs-Baumeister Emil Fränkel in Breslau. — Gesetzgebung (Allerhöchste und Ministerial-Erlasse sowie Beschlüsse von Provinzialbehörden). — Kleine Mittheilungen. — Bücher- und Zeitschriftenschau.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Dessau - Wörlitzer Eisenbahn. Die Neubaustrecke Dessau-Wörlitz mit den Stationen Dessau, Dellnau, Oranienbaum, Horstdorf und Wörlitz, sowie den Haltestellen Jonitz und Haide wird am 22. September d. J. dem Verkehre übergeben.

Auf die neue Bahnstrecke finden die Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands — vom 1. Januar 1893 — sowie der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands — vom 5. Juli 1892 — Anwendung.

Die sämmtlichen vorgenannten Stationen und Haltestellen werden für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr, die Haltestellen Jonitz und Haide im Güter- und Viehverkehr nur für Wagenladungen — eröffnet.

Ueber die direkte Güterabfertigung nach und von Stationen der Königl. Preuss. Staatsbahnen erfolgt besondere Bekanntmachung.

Dessau, den 20. September 1894. (2332)
Der Vorstand
der Dessau-Wörlitzer Eisenbahngesellschaft.
Dr. Huhn.

2. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung neuer Verkehrsstellen. Am 1. Oktober d. J. werden die Haltestellen Dziergowitz (zwischen Birawa und Hammer) und Glogischdorf (zwischen Driebitz und Glogau) für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen sind diese Verkehrsstellen nicht geeignet.

Mit Eröffnung der Haltestelle Glogischdorf gelangt der bisherige Haltepunkt Glogau Stadtforst mit den hierfür bestehenden Personen- und Gepäcktarifen zur Aufhebung. Insoweit nicht zu den einzelnen Staatsbahntarifen bereits am 1. Oktober d. J. Nachträge mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen für beide Haltestellen herausgegeben werden, erfolgt die Frachtberechnung im Binnenverkehr, sowie im Wechselverkehr mit den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen bis zur Aufnahme in die nächsten Nachträge für Dziergowitz nach den durch Anstoss von 6 km an Birawa oder Hammer und für Glogischdorf durch Anstoss von 9 km an Driebitz oder Glogau sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle bezw. nach den für die allgemeinen Ausnahmetarife bestehenden besonderen Kilometer-Tariftabellen. Die Ausnahmesätze für Oberschlesische Steinkohlen und Koks enthält der Nachtrag VI dieses Ausnahmetarifs. Dem Personenverkehr dienen die in dem neuen, auf den Stationen aushängenden Winter-Fahrplane angegebenen Züge.

Breslau, den 14. September 1894. (2333)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Personenverkehr. Am 1. Oktober d. J. gelangen folgende Haltepunkte für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck zur Eröffnung:

Brockau, zwischen Breslau und Kattern gelegen,
Korsenz, zwischen Trachenberg und Rawitsch gelegen,
Taczanow, zwischen Pleschen und Brunow gelegen,
Markowitz, zwischen Ratibor und Nendza gelegen,
Paruschowitz, zwischen Rybnik und Egerfeld gelegen,
Petrowitz, zwischen Nicolai und Idaweiche gelegen.

In Taczanow, Paruschowitz und Petrowitz werden alle Züge, in Brockau die Züge 15, 9, 11, 2065, 13, 24, 10, 14, 16, 18, in Korsenz die Züge 1206, 1208, 1210, 1203, 1205, 1207, in Markowitz die Züge 601, 604, 606, 654, 656, 662, 653, 659 anhalten.

Breslau, den 18. September 1894. (2334)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Mit der Eröffnung des Betriebes auf der Pfälzischen Lokalbahnstrecke Ebertsheim-Hettenleidelheim, wofür der Zeitpunkt noch nicht feststeht, erhält die bisherige Station Eisenberg-Hettenleidelheim die Bezeichnung Eisenberg i/d. Pfalz.

Vom gleichen Tage, jedoch frühestens vom 1. November d. J. an, wird für den Versand von Thon und Thonerde von derselben nach Stationen der Prinz-Heinrichbahn ein Lokalbahnzuschlag von 0,045 *M* für 100 kg zur Erhebung kommen. (2335)

Strassburg, den 17. September 1894.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Belgisch-Südwestdeutscher Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. treten zu den Ausnahmetarifen vom 15. Juni 1892 für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief von Belgischen Stationen nach Stationen

1. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Frankfurt a/M.,
2. der Hessischen Ludwigsbahn und
3. der Main-Neckarbahn,

die Nachträge I (Verkehr mit dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a M. und der Hessischen Ludwigsbahn) und II (Verkehr mit der Main-Neckarbahn) in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der Vorbemerkungen, Ergänzungen und Aenderungen des Tarifs und Berichtigungen.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 22. September 1894. (2336)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Sächsischen Staatseisenbahnen. Die im Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr für Station Zittau trans. enthaltenen Frachtsätze finden fortan ausser für Sendungen nach Stationen der Schmalspurbahn Zittau-Markersdorf auch für Sendungen nach Stationen der Schmalspurbahn Zittau-Oybin-Jonsdorf Anwendung.

Breslau, den 18. September 1894. (2337)
Königliche Eisenbahndirektion Breslau,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband; Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 gelangt zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Graphit etc. vom 1. März 1893 ein Anhang zur Einführung, welcher Kursdifferenzen enthält.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, den 14. September 1894. (2338)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 20. d. Mts. erscheint der Nachtrag XI, welcher Eisenerz- etc. Frachtsätze von den Stationen Barop und Wissingen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) bezw. Hannover enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 15. September 1894. (2339)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Binnen-Güterverkehr des Bezirks Köln (rechtsrh.) und Rheinischer Nachbar-Güterverkehr. Am 25. d. Mts. kommen ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs E für die Beförderung von Basalt usw. nach Station Wanne zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 15. September 1894. (2340)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Hagen-Oberhagen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in die Klasse 12 (rohe Baumwolle) des Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft. (2341)

Elberfeld, den 14. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Zu den nachstehend aufgeführten Ausnahmetarifen gelangt am 1. Oktober 1894 je ein Nachtrag zur Einführung, welcher ausser theilweiser Aenderung der Tarifbestimmungen und des Titelblattes die Aufhebung der in den einzelnen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Kgl. Württembergischen und Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, ferner mit den Stationen Mannheim H. L. B. und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn, Ludwigshafen a. Rh. der Pfälzischen Eisenbahnen und Heidelberg M. N. B. der Main-Neckar-Eisenbahn behandelt. Es sind dies:

Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Sämereien etc. zwischen Brünn einerseits und Süddeutschen Stationen anderseits vom 10. Februar 1889;

Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Kaolin zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Süddeutschen Stationen anderseits vom 1. Mai 1891;

Nachtrag IV zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier und leeren Bierfässern zwi-

schen Budweis, Michelob, Pilsen und Plzenec einerseits und Süddeutschen Stationen anderseits vom 1. März 1892;

Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze etc. zwischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft einerseits und Süddeutschen Stationen anderseits vom 1. Mai 1892;

Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Graphit zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen etc. einerseits und Süddeutschen Stationen anderseits vom 1. März 1893 und

Nachtrag II zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Wolle und Wollabfällen zwischen Süddeutschen Stationen einerseits und Brünn und Bielitz anderseits vom 1. September 1893.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, im September 1894. (2342)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Hannover-, Elberfeld-, Köln (links- und rechtsrheinisch) -Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 wird die Station Ortrand als Empfangsstation in die in den Staatsbahnverkehren Hannover-, Elberfeld-, Köln (links- und rechtsrheinisch) -Berlin bestehenden Ausnahmetarife für Giessereiroheisen (Ausnahmetarif 20 bezw. 19) einbezogen.

Als Ausnahmefrachtsätze kommen die um 0,12 ℳ für 100 kg gekürzten Sätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Berlin, den 12. September 1894. (2343MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Südwestdeutscher und Ostpreussisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. gelangen zu den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre die Nachträge VIII bezw. VII zur Ausgabe.

Dieselben enthalten, neben bereits veröffentlichten und eingeführten Tarifmaassnahmen, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ahlbeck, Heringsdorf und Hettenleidelheim, und zwar bezüglich der letztgenannten Station gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands - Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 12. September 1894. (2344MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahn-Güter-, Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehre des Direktionsbezirks Erfurt, Reichsbahn - Staatsbahn-, Thüringisch-Bayerischer, Sächsisch - Thüringischer, Norddeutscher und Niederdeutscher Güterverkehr, sowie gemeinschaftlicher Vieh- etc. Verkehr der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen. Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Allstedt und Niederröblingen der Neubaustrecke Oberröblingen a. d. Helme-Allstedt in die obenbezeichneten Verkehre für die Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen, die Station Allstedt auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (ausgenommen für den Sächsisch - Thüringischen Verband, in welchem Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge nicht direkt abgefertigt werden) einbezogen.

Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen findet auf der Station Niederröblingen nicht statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 14. Sept. 1894. (2345MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Frankfurt am Main-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die zwischen den Stationen Göttingen und Obernjesa des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. gelegene Haltestelle Rosdorf direkte Tarifsätze für den Wagenladungs-Güterverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft über die zur Anwendung kommenden Tarifsätze etc. ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 15. Sept. 1894. (2346MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahn-Gütertarife Altona-, Berlin-, Bromberg- und Magdeburg-Erfurt. Mit Gültigkeit von der, voraussichtlich am 22. d. Mts. stattfindenden Betriebseröffnung der Dessau - Wörlitzer Eisenbahn treten direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Dellnau, Haide, Horstdorf, Jonitz, Oranienbaum, Schlachthof und Wörlitz der Dessau - Wörlitzer Eisenbahn und den Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Erfurt (einschliesslich der an letzteren Bezirk anschliessenden Privateisenbahnen), sowie den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in den obenbezeichneten Gütertarifen in Kraft.

Auf den Stationen Haide und Schlachthof können nur Frachtgüter in Wagenladungen abgefertigt werden; die Stationen Dellnau und Horstdorf sind für den Verkehr von Fahrzeugen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ausgeschlossen. Direkte Abfertigung von und nach den Stationen der Dessau - Wörlitzer Eisenbahn auf Grund des Tarifs für Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge findet vorerst nicht statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. Sept. 1894. (2347MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Zetel der Vareler Nebenbahnen wird mit dem 1. Oktober d. J. in den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld etc. einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits einbezogen. Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 18. Sept. 1894. (2348B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Utrecht der Niederländischen Staats- und der Holländischen Eisenbahn als Empfangsstation in den vom 1. März 1886 ab gültigen Anhang zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Brikets im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Eisenbahnverbande mit der Beschränkung auf den Versand von den Stationen Piesberg, Ibbenbüren und Püsselbüren des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover aufgenommen. Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. Von dem gleichen Zeitpunkte ab finden die in dem genannten Anhange enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr: a) nach den Stationen Amsterdam, 's Gravenhage und Leiden der Holländischen Eisenbahn auch auf den Verkehr nach den gleichnamigen Stationen der Niederländischen Staatsbahn; b) nach der Station Rotterdam der Niederländischen Staatsbahn auch auf den Verkehr nach den Stationen Rotterdam a/d. Maas sowie Rotterdam (Feyenoord, Handelsterreinen und Delftsche Poort) der Niederländischen Staatsbahn und der Holländischen Eisenbahn Anwendung.

Köln, den 14. September 1894. (2349)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891 (Theil II, Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands - Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 kommt der Nachtrag IV zur Einführung, welcher die Aufnahme neuer Stationen, die Zuschlagsfrachten für die Umleitung über Bexbach - Neunkirchen - Saarbrücken, den neuen Ausnahmetarif für Düngemittel (Thomasschlacken etc.), sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der Nachträge enthält. (2350)

München, den 15. September 1894.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Breslau - Sächsischer Vieh- etc. Verkehr Am 1. Oktober d. J. treten für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen direkte Frachtsätze zwischen der Station Lössnitz der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Brieg, Grünberg und Leobschütz des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 17. September 1894. (2351)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Oktober d. J. gelangt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau und im Verkehr nach den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn der Nachtrag 6 zur Einführung. Derselbe enthält neue bezw. ermässigte Frachtsätze für mehrere Stationen des diesseitigen Bezirks. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 18. September 1894. (2352)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Station Frontenhausen der Bayerischen Staatseisenbahn wird mit sofortiger Wirkung in den Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Badisch-Bayerischen Verkehr einbezogen.

Karlsruhe, den 17. Sept. 1894. (2353)
Generaldirektion.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 22. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen Branik-Hodkovicka einerseits und Chemnitz, Leipzig (Bayer., Berl. u. Dresdn. Bhf.) andererseits direkte Frachtsätze der Stückgutklasse II und des Spezialtarifs A 2 in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 18. September 1894. (2354)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito. Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem obenbezeichneten Tarife der Nachtrag I in Kraft, welcher u. a. neue, zum Theil ermässigte Frachtsätze der Artikeltarife Nr. 3 (Bleiglätte), Nr. 4 (Eisenvitriol), Nr. 5 (Cement etc.) und Nr. 18 (Felle und Häute), einen neuen Artikeltarif (Nr. 20 für Frachtgüter aller Art), sowie Aenderungen bezw. Ergänzungen des Kilometerzeigers und von Frachtsätzen enthält. Soweit Erhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze eintreten, gelten die erhöhten Sätze erst vom 1. November d. J. ab. Abzüge des Nachtrages sind zum Preise von 0,35 *M.* bei den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 19. September 1894. (2355)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Oktober 1894 werden die Stationen Perdoel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und Badersleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Vieh- etc. Tarif Bromberg - westliche Staatseisenbahnen einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Bromberg, den 15. September 1894. (2356)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Berichtigungen des Anhanges zu Tarif Theil III, Heft 2.) In dem vom 1. Oktober 1894 gültigen Anhange zu Tarif Theil III, Heft 2, des obengenannten Eisenbahnverbandes werden die Kursdifferenzen für die Stationen: Batajnica, Beska, India, Karlócza, O-Pázua, Pétervárad, Uj - Pázua und Zimony mit 10. Oktober l. J. ausser Kraft gesetzt.

Dagegen ist die Station O-Buda-Filatórigát der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen mit der Kursdifferenz von 0,20 Frcs. für 1 000 kg nachzutragen.

Wien, am 18. September 1894. (2357)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - Ungar. - Schweizerischer Eisenbahnverband. Ergänzung des Anhanges zum Tarife, Theil III, Heft 2. Die in dem ab 1. September 1894 gültigen Anhange zum Tarife, Theil III, Heft 2 des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 für Budapest dunaparti teherpályaudvar vorgesehenen Kursdifferenzen gelten ab 10. Oktober l. J. auch für die Station O-Buda-Filatorigát.

Wien, am 18. September 1894. (2358)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Personen- u. Gepäckverkehr. Vom 1. Oktober d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen der Station Schönwerder des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und der diesseitigen Station Pyritz andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 18. September 1894. (2359)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Es ist die Lieferung von 2 vollständigen Trieb- und 2 Kuppel - Radsätzen für Lokomotiven zu vergeben. Angebote sind bis zum 26. September d. J., Vorm. 12 Uhr, portofrei an die unterzeichnete Stelle einzureichen, woselbst Bedingungen und Zeichnungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind.

Giessen, den 18. September 1894. (2360)
Der Grossh. Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Dieser Nummer liegen 2 Prospekte a) von F. Soennecken's Verlag in Bonn und b) von Reinh. Tetzer in Berlin SO. bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 707 —

Nr. 75. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. September 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. September 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 18 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Versorgung der Beamtenwittwen.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Eröffnung des Grossschifffahrtsweges durch Berlin.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Schliessung von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Preussische Staatsbahnen: Rechnungsdirektoren.
Württemberg.
Paulinenaue-Neuruppiner E.
Verausgabung von Platzkarten.
Absperrung der Bahnsteige.
Freie Vereinigung der Eisenb.-Verkehrsinteressenten im Gebiete der Oldenburg. Staatsb.
Berliner elektrische Hochbahn.
Kleinbahnen.
Winterfahrplan 1894/95.
Strassenbahn und Elektrizitätswerk Altenburg.
Eisenbahnbrücke über die Spree zwischen Treptow u. Stralau.
Aus Spanien:
Andalusische Eisenbahn in 1893.
Französischer Rechtsfall.
Personalnachrichten.
Preussische Staatseisenbahnen.
Württemberg. Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Verkehrsbeschränkungen.
4. Güterverkehr.
5. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
6. Eisenbahn-Effektenverkehr.
7. Generalversammlungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Versorgung der Beamtenwittwen.

Von Dr. Richard Zimmermann.

Vielen Beamten werden schon Aeusserungen von Seiten der Kaufleute, Handwerker u. a. entgegengetreten sein, dahin lautend, dass der Beamte ihnen gegenüber doch in glücklicher Lage sich befinde, da ihm durch seine Stellung ein gewisses festes Einkommen alljährlich garantirt sei, während der Geschäftsmann mit unsicheren Faktoren bezüglich seines Einkommens zu rechnen habe, die nur zu häufig ihre Hilfe zur Bildung des Verdienstes versagen.

In unsicheren Zeiten pflegen sich diese Klagen zu häufen und es wird dann doppelt wohlthätig seitens der Beamtenschaft die Fixirung ihres Einkommens empfunden. Aber andererseits darf nicht vergessen werden, dass das Gehalt wohl aller Beamtenkategorien immerhin je nach der Stellung nur ein geringes zu nennen ist gegenüber manchem Einkommen in der Geschäftswelt, oft nur eine knapp zum äussersten Lebensunterhalt ausreichende Summe, während der Handwerker, der Kaufmann, der Industrielle, der Landwirth u. a. m. viel eher in der Lage ist, sein Einkommen höher und besser zu gestalten.

Eine weitere Annehmlichkeit, so heisst es stets, ist für den Beamten die, dass der Staat ihm die Sorge für seine Hinterbliebenen abnimmt, dass er für diese also nichts zu sparen und zurückzulegen braucht.

Doch ist dies nicht als ein allgemein gültiger Grundsatz hinzustellen, er gilt nur in beschränktem Maasse. Je länger der Beamte dem Staate dient, desto grösser ist seine Pension und desto höher auch das Wittwengehalt, im Fall der Beamte stirbt.

Ob nun die Wittwenpension als eine ausreichende bezeichnet werden kann, sobald sie von der Pension eines Beamten berechnet ist, der in den Genuss der seiner Stellung entsprechenden höchstmöglichen Pension getreten war, soll gleich näher erörtert werden. Vorweg mag aber die Behauptung als unanfechtbar hingestellt bleiben, dass eine Wittwenpension nicht als zum Leben ausreichend bezeichnet werden kann, sobald der Beamte ein oder zwei Jahrzehnte, bevor seine Pensionirung hätte stattfinden müssen, gestorben ist.

Die grösstmögliche Wittwenpension beträgt nämlich 1 600 *M.* (die niedrigste 160 *M.*), und es treten in den Genuss einer solchen nur die Wittwen der höheren und höchsten Staatsbeamten, in wenigen Fällen vielleicht auch die hinterbliebene Frau eines mit dem Höchstgehalt dotirt gewesenen Subalternbeamten.

Die Mehrzahl der Subalternbeamten-Wittwen muss sich mit einer Höchstpension von etwa 1 200 *M.* und weniger begnügen, die Wittwe des Unterbeamten mit einer Pension von vielleicht 400 *M.* Es ist hier die Frage zu beantworten, kann eine Beamtenwittwe mit dem Wittwengehalt, sobald ihr der Höchstbetrag desselben zusteht, auskömmlich leben?

Unter gewissen Bedingungen würde diese Frage für alle 3 Kategorien der Beamtenwittwen zu bejahen sein, nämlich sobald sie die Schiffe hinter sich verbrennen und sich entschliessen können, ein vollständig neues und anderes Leben zu führen, als sie bisher an der Seite ihres Gatten gewohnt waren, ein Dasein, das gegen das Vorleben eine Einschränkung zuweilen grosser Art bedeutet.

Schlimmer wird diese Einschränkung noch werden, wenn Kinder vorhanden sind, diesen Geldopfer zu ihrer weiteren Ausbildung, die auf der früheren Stellung des verstorbenen Ernährers basirte, gebracht werden müssen, da Nachtheile schwerster und mancherlei Art eine unvollendete Erziehung mit sich bringt. Weniger hart wird das Wittwenthum empfunden werden, wenn eine Versorgung der Kinder erübrigt; denn Erziehungsgelder gibt es wohl kaum noch für eine Wittwe mit Kindern, wenn sie in den Genuss der Höchstpension oder annähernd desselben gelangt ist. Zu einem auskömmlichen Verhältniss — immer vorausgesetzt, dass die Wittwe darauf angewiesen ist, nur von ihren Gehaltsrevenüen zu leben — gestaltet sich aber das Leben, wenn die Kinder in der Lage sind, die Mutter zu unterstützen.

Mit diesem Faktor kann aber die Verwaltung nicht als bestimmt fungirend rechnen und so muss er hier ausser Betracht bleiben.

Ist aber die Verwaltung berechtigt, von den Wittwen zu verlangen, dass sie nach dem Tode ihres Ernährers ein einschränkendes Leben führen?

Wo die langjährige Gewohnheit eines behaglichen sorgenfreien Lebens schwerwiegend in die Entscheidungswaage geworfen wird, möchte es schwer und oft kaum der Wittwe gelingen, sich der eisernen Nothwendigkeit zu beugen, zumal sie mit ihrem Ernährer alt und grau geworden ist und sich in vorgeschrittenen Jahren Entbehrungen viel schwerer ertragen lassen. Aber sie muss. Wie indessen setzt sie ihre heroische That, die lange nicht genug die Würdigung der Oeffentlichkeit gefunden hat, durch?

Die Wittwe muss einem Theil ihrer Lebensgewohnheiten entsagen, von lieben Bekannten sich trennen und aufs Land oder in eine billige Stadt ziehen, wo die Lebensbedürfnisse wohlfeiler zu befriedigen sind. Noch einen zweiten Weg gibt es indessen für die, welche in den alten Umgangsverhältnissen weiter zu leben sich entschliessen, sie nämlich müssen danach trachten, mit der Nadel oder der Feder in der Hand oder auf sonst irgend eine Weise sich einen Extraverdienst zu schaffen. Bei dem Alter der Betreffenden wird dieser Weg wieder nicht immer gangbar sein, andererseits schafft er aber in mancher Beziehung jüngeren Elementen, die auf Selbsternährung angewiesen sind, eine unangenehme und harte Konkurrenz, da Beamtenwittwen die Preise mit Erfolg unterbieten können, weil es sich für sie nur um einen Nebenverdienst handelt.

In mancher Beziehung besser, in anderer aber ungemein schlechter ist die Lebenslage solcher Wittwen, die nur ein entsprechend niedrigeres Wittwengehalt beziehen, weil der Gatte in frühen Jahren durch den Tod aus dem Staats- usw. Dienst abberufen wurde.

Besser stehen sie insofern da, als sich ihnen die Möglichkeit immerhin bietet, wieder eine Heirath einzugehen, die sie der Nahrungssorgen enthebt. Immer erträglicher ist ihr Loos, wenn Kinder jüngeren Alters vorhanden sind, dadurch dass die Erziehungsgelder zu der Pension hinzutreten und diese nicht unwesentlich erhöhen.

Schlechter wird indessen die Lage der Wittwe, wenn sich die Möglichkeit der Wiederverheirathung nicht bietet, und sobald die Erziehungsgelder in Fortfall kommen. Und dies letztere geschieht sicher nicht zu häufig, wenn die Kinder noch in dem Alter sind, dass sie nicht nur nicht verdienen und auf eigenen Füssen stehen können, sondern wenn sie noch kosten. Schlimm ist in diesem Fall die Lage der Wittwe, die, früher sich auf die Arbeitskraft ihres Mannes verlassend, nun ohne Barmherzigkeit gezwungen wird, selbst zu arbeiten, selbst zu verdienen.

Ja warum, kann man hier einwenden, hat der Mann nicht gespart, als er noch lebte und in Amt und Würden war, warum hat er nicht durch Einkauf in eine Lebensversicherung die Lage seiner Gattin sichergestellt oder wenigstens erträglicher gemacht?

Die Beantwortung dieser Frage setzt die weitere voraus: kann ein Beamter in jüngeren Jahren überhaupt sparen?

Man hat Beispiele, dass Beamte, die lange im Dienst sich befanden, ein kleines und zuweilen auch ansehnliches Kapital hinterlassen haben, aber die Ersparungen waren eben nicht in jüngeren Jahren gemacht und konnten es nicht, weil in die Erstlingsjahre der Anstellung die Verheirathung meist fällt und hiermit die Kosten des Lebensunterhalts und später der Familie die grösseren sind. Es handelt sich hier meist um Beamte aus der sogen. guten alten Zeit, die billigere Preise, müheloseren Verdienst kannte. In den heutigen Verhältnissen mag es doppelt schwer sein, von dem Gehalt zurückzulegen; dafür sprechen die zahlreichen Nebenbeschäftigungen, durch welche sich mancher Beamte das Kapital zu den Ersparungen verdienen mag.

Die Gehälter sind seit über 20 Jahren in der Allgemeinheit nicht aufgebessert, nur einzelnen Kategorien mag die Regelung nach Dienstaltersstufen nutzen, die Lebensmittelpreise indessen sind bedeutend gestiegen und die Lebenshaltung ist eine höhere geworden, eine solche, die ungleich mehr Kosten im Verhältniss zu früher beansprucht.

In jungen Jahren kann der Beamte somit nicht sparen, in reiferem Alter sucht ein Theil die Gattin allerdings in etwas sicher zu stellen, theils durch Kapitalersparungen, theils mit Hilfe der Lebensversicherung.

Hierbei ist indessen wieder ein grosses „Aber“ zu beachten. Ist die Fürsorge eine genügende, reicht sie aus, um die nachbleibende Gattin gegen alle Wechselfälle zu schützen? Das muss für viele Fälle wieder verneint werden. Die meisten Versicherungen werden auf die Auszahlung von 3 000 bis 4 000 *M.* nach dem Tode des Beamten abgeschlossen, und nicht auf mehr, da hierfür schon Prämien von 100 *M.* und mehr jährlich zu bezahlen sind, die schwer das Budget belasten. Die Zinsen der versicherten Kapitalien sind zwar eine angenehme Zuschussrente für die Wittwe, aber eine Wittwe mit geringer Pension werden sie von allen Nahrungssorgen doch nicht ganz befreien. Ihr bleibt eben als einziger Ausweg, der doch meist zum Ziele zu führen verspricht, vornehmlich wenn die Wittwe nicht etwa andauernd kränklich ist, die Arbeit.

Hat nun aber die Verwaltung ein Recht zu verlangen, dass die Wittwe arbeitet, wenn ihre Pension eine unauskömmliche ist? Eine Verpflichtung, welche die Verwaltung zur standesgemässen Ernährung ihrer Wittwen anhält und das dazu erforderliche Geld bestimmt, existirt nicht; die Verwaltung begnügt sich nach geltendem Recht mit der Auszahlung der gesetzlichen Pension, sie beansprucht auch nicht das Recht etwa, die Wittwen zur Arbeit anzuhalten; sie überlässt sie eben, nachdem das Interesse der Gehaltszahlung gestillt ist, ihrem Schicksal.

Es kann dies vielleicht hart erscheinen, und auf den Augenblick sieht es sich besser an, wenn die Verwaltung mehr Fürsorge zeigt. Das geschieht ja in dem Falle, wo bei der Verheirathung eine bestimmte Summe an Vermögen oder Mitgift nachzuweisen ist.

Eine solche bestimmende Fürsorge ist indessen doch in allen Fällen sehr hart und drückend, kann überdem auch umgangen werden, und so erübrigt als Schlussfolgerung und

Resultat, dass die Verwaltung in der geschilderten fürsorglichen Weise nicht einzugreifen hat.

Vielleicht aber liesse sich die Regelung des Pensionswesens in anderer Weise vollziehen, sodass in Erreichung des Zieles und Zweckes einer ausreichenden Wittwenversorgung die Noth der Wittwen mit einem Male verschwinden könnte. In der That, einen derartigen Weg gibt es wohl, und derselbe ist auch gangbar. Einen Schritt vorwärts scheint ein Privatunternehmen bereits gemacht zu haben, ohne eben voll befriedigende Resultate zu versprechen, geschweige denn leisten zu können, aber es ist immer ein Schritt, der Beachtung verdient, und der demzufolge eingehend gewürdigt werden soll. Die Lösung aber der ganzen Wittwenpensions-Frage liegt zweifellos in anderer Richtung, und ist mit anderen Hilfsmitteln zu versuchen und zu erreichen, als sie ein Privatunternehmen bieten kann.

Doch nun zur Besprechung der Hinterbliebenenkasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine zu Berlin; denn dies ist jenes Privatunternehmen, das unseres Erachtens, wenn auch nicht die Frage der standesgemässen Wittwenernährung gelöst, so doch sie insofern gefördert hat, als sie die Frage in Fluss bringt.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Vom Tage der Betriebseröffnung ab sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten:

1. die 19,96 km lange Strecke Jüterbog-Treuenbrietzen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll;
2. die 40,74 km lange Strecke Osterode-Hohenstein in Ostpr. der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll.

Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge. Zu diesem Verzeichniss ist der II. Nachtrag von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2888 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 2908 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 2957 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zum Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2959 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eröffnung des Grossschifffahrtsweges durch Berlin.

Auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten soll, wie das „Centralbl. der Bauverw." mittheilt, am 25. d. Mts., der durch die Schleuse im Mühlendamm vermittelte neue Wasserweg für die Grossschifffahrt durch Berlin dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Damit gelangt ein Werk zum Abschluss, an dessen Ausführung die Bauverwaltungen des Staates und der Stadt Berlin seit 13 Jahren gearbeitet haben. Mit der Eröffnung dieses Wasserweges wird der ungehinderte Verkehr zwischen Elbe und Oder auch für die grossen Fahrzeuge ermöglicht. Die in den Jahren 1883 bis 1886 ausgeführte Regulirung der Unterspree gestattete den grossen Elbfahrzeugen bis zu 10000 Ctr. Tragfähigkeit zwar bis zum Berliner Packhof, nicht aber in die Oberspree zu gelangen. Auf der anderen Seite vermochten die 8000 Ctr.-Schiffe der Oder nach Vollendung des Oder-Spreekanals nur die Oberspree zu erreichen. Die in Berlin sonst vorhandenen, durch den Schiffsverkehr ohnehin schon überlasteten Wasserstrassen, der Kupfergraben und der Landwehrkanal, reichten infolge ihrer geringen Abmessungen bezw. der zu kleinen Schleusen zur Weiterbeförderung der grossen Fahrzeuge nicht aus. Diesen Uebelständen gewährt der neue Grossschifffahrtsweg mit der geräumigen Mühlendammschleuse durchgreifende Abhilfe. Die volle Bedeutung des neuen Fahrwegs wird freilich erst zur Erscheinung gelangen, wenn die in der Ausführung begriffene Kanalisirung der Oder und die Anlage des Grossschifffahrtsweges durch Breslau fertiggestellt, und damit der Oberschlesische Kohlenbezirk auch auf dem Wasserwege mit Mitteldeutschland in Verbindung gebracht sein wird. Auch auf den Waarenaustausch zwischen Hamburg und Magdeburg einerseits, Berlin und Breslau andererseits, wird die neue Wasserverbindung einen bedeutenden Einfluss ausüben. Die Gesammtkosten des Unternehmens haben — ohne die 1883 bis 1886 vom Staate ausgeführte Regulirung der Unterspree und ohne den Ankauf der Dammühlen seitens der Stadt Berlin — 11000000 *M.* betragen. Hiervon hat die Stadt 4600000 *M.* als lediglich den Strassenverkehr betreffend übernommen, während der Rest von 6400000 *M.* vom Staate und von der Stadt je zur Hälfte bestritten worden ist.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Die 40,74 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Danzig unterstellte Bahnstrecke Osterode-Hohenstein in Ostpreussen mit den Zwischenstationen Kraplau (Haltestelle), Geierswalde (Haltestelle) und Mühlen (Haltestelle) wird voraussichtlich am 1. November d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen ab Osterode: Kraplau 10,69 km, Geierswalde 22,77 km, Mühlen 30,47 km und Hohenstein i Ostpr. 40,74 km. (Siehe auch über die Bahneröffnungen am 1. October die Bekanntmachungen derselben Direction S. 712.)

Direktionsbezirk Erfurt. Die im Bau begriffene, 19,96 km lange Nebenbahn Jüterbog-Treuenbrietzen wird voraussichtlich am 1. Dezember d. J. dem Betriebe übergeben werden.

Die an der Strecke gelegenen Stationen Schiessplatz Jüterbog (ab Jüterbog 7,15 km), Tiefenbrunnen (ab Jüterbog 11,53 km) und Treuenbrietzen werden für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren und die Stationen Schiessplatz Jüterbog und Treuenbrietzen ausserdem für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet. Privatdepeschen-Verkehr findet auf den Stationen nicht statt.

Die Strecke ist normalspurig gebaut, wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Halle) zu Berlin unterstellt und hat in Jüterbog Anschluss an die Bahnlinie Berlin-Halle.

Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Am 22. d. Mts. ist die Neubaustrecke Dessau-Wörlitz mit den Stationen Dessau, Dellnau, Oranienbaum, Horstdorf und Wörlitz, sowie den Haltestellen Jonitz und Haide dem Verkehre übergeben worden.

Auf die neue Bahnstrecke finden die Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Januar 1893 sowie der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung.

Die sämmtlichen vorgenannten Stationen und Haltestellen sind für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr, die Haltestellen Jonitz und Haide im Güter- und Viehverkehr nur für Wagenladungen eröffnet worden.

Meppen-Haselünner Eisenbahn. Die 14,2 km lange vollspurige Eisenbahn Meppen-Haselünne wird voraussichtlich Anfang Oktober d. J. dem Verkehre übergeben werden. Der Konzessionär und Eigenthümer der Bahn ist der Kreis Meppen, welcher die Bahn unter Leitung eines Betriebsdirektors betreibt.

Die Stationen Meppen, Bokeloh (ab Meppen 3,3 km), Schleper (ab Meppen 8,8 km) und Haselünne (ab Meppen 14,2 km) dienen dem Personen- und Güterverkehr.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die zwischen Röthenbach i. O. und Freihung gelegene Haltestelle Thannsüss ist am 26. August d. J. für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet worden. Ferner ist am 30. August d. J. die Haltestelle Laim für den allgemeinen Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in provisorischer Weise eröffnet worden. Der Verkehr wird ausschliesslich vermittelt durch die zwischen

dem Personenbahnhof München C. B. und der Haltestelle Laim verkehrenden Lokalzüge.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Oktober d. J. gelangen folgende Haltepunkte für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck zur Eröffnung:

Brockau, an der Strecke Breslau-Brieg zwischen Breslau und Kattern gelegen,

Korsenz, an der Strecke Breslau-Lissa zwischen Trachenberg und Rawitsch gelegen,

Taczanow, an der Strecke Posen-Kreuzburg zwischen Pleschen und Brunow gelegen,

Markowitz, an der Strecke Cosel-Kandrzin-Ratibor zwischen Ratibor und Nendza gelegen,

Paruschowitz, an der Strecke Nendza-Kattowitz zwischen Rybnik und Egerfeld gelegen,

Petrowitz, an der Strecke Nendza-Kattowitz zwischen Nikolai und Idaweiche gelegen.

Am gleichen Tage werden folgende Haltestellen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern erönet:

Dziergowitz, an der Strecke Cosel-Kandrzin zwischen Birawa und Hammer gelegen,

Glogischdorf, an der Strecke Lissa-Glogau zwischen Driebitz und Glogau gelegen.

Zur Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen sind diese Verkehrsstellen nicht geeignet.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. Oktober d. J. werden eröffnet:

1. die an der Neubaustrecke Konitz-Nakel gelegenen Stationen Görsdorf, Hohenfelde, Kamin i. Westpr., Mrotschen, Runowo, Vandsburg, Witoslaw und Zempelburg für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh-, Fahrzeug- und Güterverkehr, Ambach für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr — einstweilen mit Ausnahme der Stückgutabfertigung — und der Personenhaltepunkt Raygrod für den Personen- und Gepäckverkehr;
2. die Haltestelle Dietrichsfeld für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr;
3. der Personenhaltepunkt Papau an der Strecke Thorn-Allenstein für den Güterverkehr und
4. die Haltestellen Marzenin und Zydowo an der Strecke Wreschen-Gnesen für den Wagenladungs-Güterverkehr.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 20. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Hohenstein und Michelbach der Strecke Wiesbaden-Diez gelegene Haltepunkt Laufenselden für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Mit der am 1. Oktober d. J. erfolgenden Eröffnung der Haltestelle Glogischdorf gelangt der bisherige Haltepunkt Glogau-Stadtforst mit den hierfür bestehenden Personen- und Gepäcktarifen zur Aufhebung.

Aenderung von Stationsnamen.

Pfälzische Eisenbahnen. Mit der Eröffnung des Betriebes auf der Lokalbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim, welche, wie wir in Nr. 71 S. 673 d. Ztg. bereits mittheilten, voraussichtlich am 1. Oktober d. J. stattfinden wird, erhält die bisherige Station Eisenberg-Hettenleidelheim die Bezeichnung „Eisenberg i. d. Pfalz".

Preussische Staatsbahnen: Rechnungsdirektoren.

Bei der Neuordnung der Preussischen Staatsbahnverwaltung wird auch eine neue Beamtenklasse ins Leben treten: Rechnungsdirektoren, die zu den Oberbeamten zählen und mit einem Mindestgehalt von 4 200 *M.* angestellt werden. Diesen Beamten soll das gesammte Buch- und Rechnungswesen unterstellt werden. Jede der 20 Direktionen erhält einen Rechnungsdirektor.

Württemberg.

Bau eines zweiten Geleises auf der Linie Bietigheim-Heilbronn-Jagstfeld. Am 15. d. Mts. wurde auf der Linie Bietigheim-Nordheim der zweigeleisige Betrieb eröffnet. Das zweite Geleis der Strecke Nordheim-Heilbronn ist noch im Bau.

Vermiethung von Wandflächen auf den Eisenbahnstationen usw. zum Aushängen von Plakaten. Das Recht im Bereich der Württembergischen Eisenbahn- und Bodensee-Dampfschifffahrtsverwaltung Wandflächen auf den Stationen an Mauern, Zäunen oder besonders hergestellten Ständern zum Zweck des Aushängens von Plakaten mit Privatbekanntmachungen oder Geschäftsanzeigen zu benutzen, ist mit Wirkung vom 15. Juli d. J. an an einen Unternehmer übertragen worden.

Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht für 1893/94 ist zu entnehmen, dass die Einnahmen 281 755 *M.* (gegen 285 873 *M.* im Vorjahre) betragen haben. Die Ausgaben stellten sich auf 173 367 (159 517) *M.* Als Ueberschuss ergibt sich die Summe von 126 061 (127 392) *M.* Davon werden zur Tilgung der Anleihen und der schwebenden Schuld 10 474 *M.* und 1 425 *M.*, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 3 778 *M.*, zur Zahlung von 5,5 % Dividende auf Stammaktien und Prioritäts-Stammaktien (wie im Vorjahre) 93 500 *M.* und für Rücklagen in den Bilanzreservefonds 4 675 *M.* verwendet, während der Rest von 12 209 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Verausgabung von Platzkarten auf den Stationen der Strecken Berlin-Eydtkuhnen und Schneidemühl-Alexandrowo.

Vom 1. Oktober d. J. ab wird auf den Schnellzugstationen der Strecke Berlin-Eydtkuhnen und auf den Stationen der Strecke Schneidemühl-Alexandrowo jedem Käufer einer Fahrkarte zu den D-Zügen — auf der Strecke Alexandrowo-Schneidemühl zu den Zügen Nr. 62 und 68 zum Uebergange auf die D-Züge Nr. 4 und 2 — gleichzeitig mit der Fahrkarte eine entsprechende Platzkarte gegen Zahlung der tarifmässigen Platzgebühr verabfolgt werden.

Auch an Inhaber von bereits früher gelösten Fahrkarten (Rückfahrkarten, Fahrscheinheften usw.), welche zur Fahrt mit den D-Zügen benutzt werden sollen, wird auf Verlangen nach Vorzeigung des betreffenden Fahrtausweises eine entsprechende Platzkarte abgegeben werden.

Absperrung der Bahnsteige.

Vom 1. Oktober d. J. ab wird auch auf sämmtlichen Stationen der Strecke Berlin-Stettin (Direktionsbezirk Berlin) die Absperrung der Bahnsteige zur Durchführung gebracht werden.

Das Betreten der Bahnsteige ist Personen, welche sich nicht im Besitz einer gültigen Fahrkarte befinden, nur gegen Lösung einer Bahnsteigkarte zum Preise von 10 ₰ gestattet.

Die „Freie Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahnverkehrs-Interessenten im Gebiete der Oldenburgischen Staatseisenbahnen"

hielt kürzlich unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektions-Präsidenten von Mühlenfels ihre diesjährige Herbstversammlung ab, an welcher u. a. Vertreter der Handelskammern zu Bremen, Osnabrück und Leer, des Verbandes der Oldenburgischen Handels- und Gewerbevereine, des Handels- und Gewerbevereins zu Brake usw. theilnahmen.

Der Vorsitzende gedachte zunächst in warmen Worten des verstorbenen Geheimen Finanzraths Behrens und hielt dann einen längeren Vortrag über die wichtigeren Vorkommnisse im Eisenbahnwesen. Er führte u. a. aus, dass der Jahresabschluss über die Einnahmen und Ausgaben der Oldenburgischen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1893 sich günstig stelle. (Aus dem Jahresbericht, welcher uns inzwischen zugegangen ist, werden wir in der nächsten Nummer an dieser Stelle einige Mittheilungen bringen. Die Red.) Im laufenden Jahre sei bis jetzt im gesammten Personen- und Güterverkehr eine Mehreinnahme von rund 200 000 M. zu verzeichnen, die sich bis zum Schluss des Jahres wohl auf rund 300 000 M. steigern werde. Im weiteren hob der Vortragende hervor, dass immer weitere Fortschritte im Eisenbahnwesen anzubahnen seien. Wenn der Verkehr in seiner jetzigen Ausdehnung andauere, so seien weitere finanzielle Anforderungen nicht zu umgehen; u. a. müsse in Frage kommen: die Erweiterung unzureichender Bahnhöfe, wie Brake usw., Anschaffung neuer Personenwagen und schwererer Maschinen. Auch für den Personenverkehr sei eine Neuerung geplant, und zwar werde beabsichtigt, vom nächsten Sommer an schnellfahrende Züge zwischen Bremen-Oldenburg und Oldenburg-Wilhelmshaven einzurichten. Redner berührte dann noch die Kleinbahnprojekte des Amtshauptmanns von Heimburg, die Lage Nordenhams bezüglich der Unzulänglichkeit der Piers für den Schiffsverkehr, ging dann des näheren auf die Neuorganisation der Preussischen Staatseisenbahnen ein und sprach schliesslich noch über die fortdauernde Entwickelung des Kleinbahnwesens in Deutschland und Oesterreich und schloss seine interessanten Ausführungen mit dem Hinweise auf die Erscheinung, welche sich in der Einführung der Elektrizität in den Eisenbahnbetrieb geltend mache.

Bei der Berichterstattung über den Stand der Neubauten usw. wurde ausgeführt, dass auf der Strecke Oldenburg-Bremen die Arbeiten für die Ausführung des zweiten Gleises zwischen Hude und Delmenhorst soweit gefördert seien, dass die Eröffnung am 1. Oktober d. J. erfolgen könne.

In Bezug auf die Vareler Nebenbahnen ist mitzutheilen, dass, nachdem die Strecke Bockhorn-Zetel dem Ver-

kehr übergeben ist, sämmtliche Theile der Vareler Nebenbahnen bis auf die Strecke Zetel-Neuenburg ausgebaut und eröffnet worden sind.

Für die Strecke Zetel-Neuenburg, den letzten Theil der Vareler Nebenbahnen, sind die Vorarbeiten vollendet und liegen die Pläne und Kostenanschläge dem Grossherzoglichen Staatsministerium vor.

Die Grunderwerbsverhandlungen für die Neubaustrecke Oldenburg-Brake sind soweit gediehen, dass in den meisten Gemeinden binnen kurzem das zwangsweise Enteignungsverfahren eingeleitet werden kann Die Erdarbeiten sind im Laufe des Sommers auf der ganzen Strecke in Angriff genommen und nehmen einen befriedigenden Fortgang. Die grösseren Erdarbeiten auf der Strecke Oldenburg-Meerkirchen sind vergeben worden.

Berliner elektrische Hochbahn.

In der Berliner Stadtverordneten-Versammlung vom 20. d. Mts. wurde der Vertragsentwurf mit der Firma Siemens und Halske, betreffend die Anlage einer elektrischen Hochbahn innerhalb des städtischen Weichbildes (vergl. Nr. 73 S. 691 d. Ztg.), nach längeren lebhaften Debatten mit wenigen unwesentlichen Abänderungen in namentlicher Abstimmung mit 67 gegen 24 Stimmen angenommen.

Kleinbahnen.

Kleinbahn Trachenberg-Militsch-Sulmierschütz. Der Kommanditgesellschaft für den Bau und Betrieb von Kleinbahnen, Schneege & Co., zu Posen ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und dauernden Beschränkung des für den Bau einer Kleinbahn von Trachenberg über Militsch nach Sulmierschütz mit Abzweigung nach Prausnitz in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Kleinbahn Ostrowo-Skalmierzyce. Die Firma Lenz & Co. in Stettin hat sich bereit erklärt, den Bau der Bahn Ostrowo-Skalmierzyce mit der Verpflichtung zu übernehmen, dass der Staat berechtigt sein soll, die Anlage jederzeit für die Baukosten zu übernehmen. Es soll eine Gesellschaft gebildet werden, welche das Anlagekapital durch Ausgabe von 4 % Antheilscheinen beschafft. Dieser Zinssatz soll vom Kreise Ostrowo gewährleistet werden. Sollte der Reinertrag die Höhe von 4 % des Anlagekapitals nicht erreichen, so hat, wie die „Schles. Ztg." mittheilt, die Hälfte des Fehlbetrages der Kreis, die andere Hälfte die bauende Firma zu tragen. Gewinnüberschüsse über 4 % des Anlagekapitals werden derart getheilt, dass die Firma Lenz & Co. 3/4 und der Kreis 1/4 erhalten soll.

Winterfahrplan 1894/95.

Der vom 1. Oktober d. J. an gültige Winterfahrplan für die Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln weist folgende wesentlichen Aenderungen gegen den Sommerfahrplan auf: Zu Nr. 1. Köln-Hamm. a) Schnellzug 71 (Köln Abf. 9.00, Oberhausen Ank. 10.13 Vorm.) wird für den Verkehr von Köln nach Mülheim a. Rh. freigegeben und Personenzug 201 (Köln Abf. 8.45, Mülheim a. Rh, Ank. 8.55 Vorm.) aufgehoben. b) Die Züge 69, 135 und 205 nach Elberfeld bezw. Barmen-R. und Hagen beginnen in Köln statt in Deutz. — Zu Nr. 2. Hamm-Köln. a) Die Züge 30, 70 und 218 von Hagen bezw. Barmen-R.-Elberfeld enden in Köln statt in Deutz. b) Personenzug 8 (Dortmund Abf. 11.55 Vorm., Wanne Ank. 12.36 Nachm.) wird für die Strecke Dortmund-Mengede-Wanne aufgehoben und über Marten-Merklinde verlegt. c) Personenzug 34 (Hamm Abf. 8.55, Wanne Ank. 11.00 Nachm.) wird zur Beseitigung des Stilllagers in Dortmund von da bis Wanne um etwa 1/2 Stunde früher gelegt und erhält in Wanne Anschluss an Zug 220 nach Bochum bezw. Mülheim a. d. R.-Duisburg, verliert dagegen den Anschluss in Dortmund an Zug 180 von Holzwickede. — Zu Nr. 3. Köln-Niederlahnstein. a) Personenzug 138 beginnt in Leutesdorf und wird von Neuwied bis Niederlahnstein (Frankfurt a. M.) um 3/4 Stunden später gelegt. Der Zug 12 wird aufgehoben. b) Personenzug 122 von Mülheim a. Rh. bezw. Deutz nach Niederlahnstein erhält in Troisdorf Anschluss an Zug 207 von Siegen-Betzdorf. Die Züge 51 und 54 fallen aus. c) Personenzug 140 fällt aus. — Zu Nr. 5 und 6. Köln-Giessen und umgekehrt. a) Die Züge 210, 212, 216, 218 und 220 nach Betzdorf bezw. Siegen und Giessen beginnen in Köln und die Züge 205, 207, 211, 213, 215 und 217 der umgekehrten Richtung enden in Köln. — Zu Nr. 11. Venlo-Haltern. Personenzug 39 (Venlo Abf. 8.18 M. E. Z., Haltern Ank. 11.53 Nachm.) wird um etwa 3/4 Stunden früher gelegt zum Anschluss an Zug 102 Haltern-Recklinghausen-Wanne. — Zu Nr. 13. Wesel-Bocholt-Winterswyk. Personenzug 13 (Wesel Abf. 11.10, Bocholt Ank. 11.43 Nachm.) wird im kommenden Winter zum direkten Anschluss an die Züge 39, 76 und 77 von Venlo, Emmerich und Oberhausen um 1 1/4 Stunde früher gelegt. — Zu Nr. 21. Düsseldorf-Werden-Essen. Personenzug 73 (Düsseldorf Abf. 9.47, Essen Ank. 10.56 Vorm.) erhält in Düsseldorf Anschluss an Schnellzug 1 von Köln, in Rath an Zug 272 von Lintorf-Speldorf usw. und in Werden an Zug 662 von Kupferdreh. — Zu Nr. 22. Essen-Werden-Düsseldorf. Personenzug 76 (Essen Abf. 8.55, Düsseldorf Ank. 10.09 Vorm.) erhält in Düsseldorf Anschluss an Schnellzug 1 nach Hamm-Berlin. — Zu Nr. 27 und 28. Ruhrort-Sterkrade-Wanne-Herne-Marten-Dortmund und zurück. a) Neu eingelegt: Personenzug 240 (Dortmund Abf. 11.45 Vorm., Wanne Ank. 12.37 Nachm.) durch Umleitung des Zuges 8 Dortmund-Mengede-Wanne. b) Personenzug 259 (Sterkrade Abf. 10.30, Wanne Ank. 11.09 Nachm.) wird um 24 Minuten früher gelegt zum Anschluss in Wanne an Zug 25 nach Dortmund-Hamm bezw. Berlin und Zug 220 nach Bochum-Essen. c) Personenzug 248 (Dortmund Abf. 10.18, Wanne Ank. 11.10 Nachm.) wird um 1/2 Stunde früher gelegt zur Gewinnung des Anschlusses an Zug 220 nach Bochum-Essen und Zug 25 nach Rauxel-Mengede. — Zu Nr. 63 u. 64. Emden-Norden-Wittmund und Norden-Norddeich. Auf der Strecke Norden-Norddeich werden im Monat Oktober 1894 und in den Monaten März und April 1895 Züge im wechselnden Fahrplan im Anschluss an die Dampfschifffahrten verkehren. In den Monaten November 1894 bis einschliesslich Februar 1895 werden auf der Strecke Norden-Norddeich keine Züge fahren.

Strassenbahn und Elektrizitätswerk Altenburg.

In Altenburg ist eine Aktiengesellschaft „Strassenbahn und Elektrizitätswerk Altenburg" unter Theilnahme der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gegründet worden. Das gesammte Aktienkapital von 330 000 ℳ wurde, wie „W. T. B." meldet, von der Leipziger Bank fest übernommen. Der Bau der Strassenbahn und des Elektrizitätswerks hat schon vor mehreren Wochen begonnen, die Fertigstellung wird im Frühjahr erfolgen.

Eisenbahnbrücke über die Spree zwischen Treptow und Stralau.

In dem Etat für das Jahr 1894/95 sind als städtischer Beitrag zu den Kosten der von der Eisenbahnverwaltung neben der in der letzten Zeit mehrerwähnten Eisenbahnbrücke über die Spree zwischen Treptow und Stralau zu erbauenden Fussgängerbrücke 30 000 ℳ bewilligt worden. Für diese Fussgängerbrücke war nur eine Breite von 1,5 m vorgesehen. Diese Breite erscheint im Hinblick auf die im Jahre 1896 stattfindende Gewerbeausstellung unzulänglich, und die Eisenbahnverwaltung ist bereit, die Fussgängerbrücke, sowie die Zugangswege in einer Breite von 2 m herzustellen, wenn ihr ein weiterer einmaliger Beitrag von 2 000 ℳ von der Stadt geleistet würde. Der Magistrat hat sich hierzu bereit erklärt und wird demnächst die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung nachsuchen.

Aus Spanien.

Andalusische Eisenbahn in 1893.

Ende 1893 waren 176 099 526 Frcs. Anlagekapital beschafft, nämlich 30 000 000 Frcs. Grundkapital, 139 429 780 Frcs. Anleihekapital und 6 669 846 Frcs. Beihilfe; verausgabt waren aber an Anlagekapital 186 039 141 Frcs. (gegen 181 776 142 Frcs. Ende 1892) und zwar 133 026 813 Frcs. für die im Betriebe befindlichen Linien, 45 439 731 Frcs. für die im Bau befindlichen Linien Puente Genil-Linares, Cabeza de Vaca-Llerena, Tobaria la Carolina und Belmez el Horcajo, endlich 7 572 597 Frcs. für die Bergwerke von Belmez und Espiel. Es sind also 9 939 615 Frcs. Anlagekapital zu decken; davon hat die Gesellschaft im Anfang d. J. 718 560 Pes. vom Staatsschatz erhalten, während der Rest nach der Lage des Geldmarktes durch Begebung von 43 846 Stück 3 % Schuldverschreibungen 2. Reihe (als Theilbetrag der durch die Hauptversammlung 1888 genehmigten 100 000 Stück) beschafft werden soll.

Im Jahre 1893 beliefen sich die Einnahmen aus dem Personen- und Eilverkehr auf 5 896 091 Pes. und aus dem Frachtgut- und sonstigen Verkehr auf 8 943 356 Pes., im ganzen also auf 14 839 447 Pes. oder 16 650 Pes. für 1 km Betriebslänge. Die Betriebsausgaben betrugen 6 827 431 Pes. oder 7 660 Pes. für 1 km bezw 46 % der Einnahmen. Es verblieb also ein Ueberschuss von 8 012 016 Pes.; hierzu kamen 25 623 Pes. Ertrag des Grundbesitzes und 356 510 Pes. Reinertrag der Bergwerke von Belmez und Espiel. Von dem 8 394 149 Pes. betragenden Gesammtüberschuss verzehrten indessen die Lasten der im Betriebe befindlichen Linien 7 273 578 Pes. so dass nur ein Reinertrag von 1 120 571 Frcs. verblieb. Am 1. Januar d. J. sind bereits je 5 Frcs. auf die 60 000 Antheilscheine der Gesellschaft, also im ganzen 300 000 Frcs. als Gewinn vertheilt worden, während die verbleibenden 820 571 Frcs. dem besonderen Rück-

lagebestand (fonds de prévoyance spécial) zugefügt werden und diesen auf eine Höhe von 2 193 935 Frcs. bringen.

Ebenso wie die andern Gesellschaften hat auch die Andalusische der Regierung vorgetragen, dass die Eisenbahnen unter der stets wachsenden Last des hohen Wechselkurses, der die im Auslande für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen zu leistende Zahlung um ein Viertel erhöht, zu erliegen drohen. Als Hauptgrund zur Unterstützung ihres Gesuchs um Staatshilfe führt die Gesellschaft an, dass sie, abgesehen von der unentgeltlichen Postbeförderung, sowie den Ermässigungen für Militär- und sonstige Staatssendungen und für Armee, an die Regierung seit 1879, dem Zeitpunkt der Bildung des jetzigen Netzes, an Verkehrssteuer 14 636 472 Pes., im Jahre 1893 allein 1 230 739 Pes. gezahlt hat.

Da die Ausgabe von Schuldverschreibungen der bisherigen Art mit Schwierigkeiten verbunden ist, so hat die Hauptversammlung die Aufnahme einer Anleihe von 6 Millionen Francs., die durch eine besondere Hypothek auf die Bergwerke von Belmez sichergestellt wird, genehmigt.

Französischer Rechtsfall.*)

Verantwortlichkeit des Spediteurs. Ein von dem Eigenthümer bezw. Kläger einem Spediteur in Frankreich übergebenes werthvolles Kollo, welches durch diesen nach Russland spedirt werden sollte, wurde von dem Spediteur der Bahn und von dieser, nach Ankunft an der Grenze, der Deutschen Post überwiesen. Das Kollo gerieth auf dem Weitertransport in Verlust.

Der Eigenthümer und Absender verlangte von dem Spediteur vollen Schadenersatz, welchen dieser mit der Behauptung ablehnte, dass er mit der Ueberweisung des Kollo an die Bahn den ihm ertheilten Auftrag erfüllt habe.

Diese Einrede machte der Spediteur auch bei der nachfolgenden Klage geltend und die beigeladene Eisenbahn behauptete, ihre Haftpflicht erstrecke sich nur bis zur Grenze und sei sie derselben durch die ordnungsmässige Uebergabe des Gutes an den weiteren Transportführer — die ihr vom Spediteur bezeichnete Deutsche Post — enthoben worden.

Das Gericht liess den erhobenen Einwand nicht gelten und verurtheilte den Spediteur zum vollen Schadenersatz und die Eisenbahn zur Schadloshaltung des Spediteurs. Das Gericht ging bei seiner Entscheidung davon aus, dass der Spediteur für den von ihm substituirten Transportführer nach Artikel 99 des Code de commerce haftbar und seine Verantwortlichkeit nicht nach den allgemeinen Bestimmungen über das Mandat zu beurtheilen sei, dass die Eisenbahn ihrerseits mit dem Spediteur einen Kommissionsvertrag geschlossen habe und nicht einen einfachen Beförderungsvertrag für eine bestimmte Strecke — durch welchen sie die Ausführung des Transports bis zur Bestimmung übernommen und dass sie somit für die ganze Transportstrecke — nach Art. 93 u. fg. des Code de commerce, vorbehaltlich ihres Rückgriffs auf die nachfolgenden Transportführer, die Haftpflicht übernommen habe.

Die gegen dieses Urtheil eingelegte Revision wurde durch Entscheidung des Kassationshofs (chambre des requêtes) in Paris vom 3. Juli 1894 zurückgewiesen.

*) Aus der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 9 S. 330.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Petri, bisher in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ist die Stelle eines Mitgliedes bei dem Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Halle) in Berlin verliehen worden.

Der bisher aus dem Staatseisenbahn-Dienst beurlaubte Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Scheidtweiler ist dem Betriebsamt (Düsseldorf-Elberfeld) in Düsseldorf unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes bei demselben überwiesen worden.

Der Regierungs-Baumeister Simon in Stralsund ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes bei dem Eisenbahn-Betriebsamt daselbst ernannt worden.

Der Regierungs- und Baurath Leopold Wolff, Mitglied des Betriebsamts (Stettin-Stralsund) in Stettin, ist gestorben.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Kanzleirath Hahn bei der Generaldirektion wurde unter Verleihung des Titels eines Rechnungsraths seinem Ansuchen gemäss in den Ruhestand versetzt. Der Vorstand der Haupt-Magazinverwaltung, tit. Finanzrath Yelin in Esslingen, wurde seinem Ansuchen gemäss unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste in den Ruhestand versetzt.

Auf die Stelle eines Maschineningenieurs bei dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion wurde der Königliche Regierungs-Baumeister Strasser bei diesem Büreau befördert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Am 1. Oktober 1894 wird im Betriebsamtsbezirk Bromberg die 74,93 km lange Nebenbahnstrecke Nakel-Konitz für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die auf der Strecke verkehrenden Züge — gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III., IV. Wagenklasse — sind aus dem auf den Stationen zum Aushang kommenden Fahrplan ersichtlich, die Tarife sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich. (2361)

Bromberg, den 20. September 1894
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1894 wird im Betriebsamtsbezirk Königsberg i. Pr. die 10,25 km lange Bahnstrecke Klapaten-Naujeningken, Reststrecke der 7?,21 km langen Nebenbahnstrecke Tilsit-Stallupönen, dem Betriebe übergeben werden. Die alsdann auf der Gesammtstrecke Tilsit-Stallupönen verkehrenden Züge — gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenklasse — sind aus dem auf den Stationen zum Aushang kommenden Fahrplan ersichtlich; die Personen- und Gütertarife können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen bezogen werden. (2362)

Bromberg, den 20. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnungen von Stationen

Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Breslau werden am 1. Oktober d. J. die Haltestellen Dziergowitz (zwischen Birawa und Hammer) und Glogischdorf (zwischen Driebitz und Glogau) für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen sind diese Verkehrsstellen nicht geeignet.

Mit Eröffnung der Haltestelle Glogischdorf gelangt der bisherige Haltepunkt Glogau Stadtforst zur Aufhebung.

Ferner werden am 1. Oktober d. J. folgende Haltepunkte für den Personen- und Gepäckverkehr zur Eröffnung gelangen:

Brockau (zwischen Breslau und Kattern),
Korsenz (zwischen Trachenberg und Rawitsch),
Taczanow (zwischen Pleschen und Brunow),
Markowitz (zwischen Ratibor und Nendza),
Paruschowitz (zwischen Rybnik und Egerfeld),
Petrowitz (zwischen Nicolai und Idaweiche).

Berlin, den 24. September 1894. (2363)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Eilenburg-Falkenberg zwischen den Stationen Zschakau und Falkenberg neu erbaute Haltepunkt

„Rehfeld bei Torgau"

für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Bis auf weiteres werden für den Personenverkehr an dem neuen Haltepunkt anhalten:

in der Richtung nach Falkenberg
die Züge 53, 55 und 57
in der Richtung nach Eilenburg
die Züge 54, 58 und 600.

Erfurt, den 16. September 1894. (2364)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsbeschränkungen.

Anlässlich ausserordentlicher Transportverhältnisse werden vom 26. September bis 13. Oktober d. J. auf unseren Linien:

Burdujeni-Galatzi, Veresti-Botosani, Leorda-Dorohoi, Dolhasca-Falticeni, Pascani-Jasi-Ungheni, Jasi-Tecuci, Grasna-Husi, Bacau-Piatra-N. und Adjud-T.-Ocna Gütertransporte nur nach Thunlichkeit effektuirt.

Wir haben daher die Aufnahme von Eil- und Frachtgütern mit Versicherung des Interesses nach an den genannten Linien gelegenen Stationen während des angegebenen Zeitraumes sistirt. Derartige Güter werden zwar von der Tran-

sitirung auf unseren Linien nicht zurückgewiesen, wir lehnen jedoch die Haftpflicht für die etwa deklarirten Lieferungsinteressebeträge ab.

Bukarest, den 24. September 1894. (2365)
Generaldirektion
der Rumänischen Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen). Am 1. November d. J. gelangt zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag III zur Einführung. Er enthält Aenderungen bestehender Frachtsätze und neue Frachtsätze für die Stationen Kötzschenbroda und Zwönitz der Königlich Sächsischen Staatsbahnen sowie eine Ergänzung der Ausnahmetarife.

Die mit den vorgedachten Aenderungen theilweise verbundenen Frachterhöhungen treten erst vom 1. Februar 1895 an in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 20. September 1894. (2366)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie sonstige Berichtigungen.

Die Erweiterungen bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen bezw. durch die infolge Eröffnung neuer Bahnstrecken nothwendig gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen.

Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Abfertigungsstellen
a) Bischofswalde, Gross-Kunzendorf,
b) Gross-Wilkau, Heidersdorf, Kurtwitz, Neudorf, Nimptsch und Pristram,
c) Herby, Kochanowitz, Koschentin, Lipie, Lissau, Lublinitz, Pawonkau, Pluder und Stahlhammer

treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke und zwar zu:
a) der Strecke Deutsch-Wette-Gross-Kunzendorf,
b) der Strecke Gnadenfrei-Nimptsch und
c) der Strecke Vossowska-Lublinitz

in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau. Abdrücke der Nachträge sind bei den Stationskassen zum Preise von 0,25 ℳ für das Stück käuflich zu haben.

Breslau, am 19. September 1894. (2367)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. Oktober l. J. wird die Station Karf des Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 6 (Erze etc.) des vorbezeichneten Verbandtarifs einbezogen. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 20. September 1894. (2368)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrhein.)-Breslau. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Breslau der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie sonstige Berichtigungen.

Die Erweiterungen bezw. Aenderungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen bezw. durch die infolge Eröffnung neuer Bahnstrecken nothwendig gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen.

Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Abfertigungsstellen:
a) Bischofswalde, Gross-Kunzendorf,
b) Gross-Wilkau, Heidersdorf, Kurtwitz, Neudorf, Nimptsch, Pristram,
c) Herby, Kochanowitz, Koschentin, Lipie, Lissau, Lublinitz, Pawonkau, Pluder, Stahlhammer

treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke und zwar zu:
a) der Strecke Deutsch-Wette-Gross-Kunzendorf,
b) der Strecke Gnadenfrei-Nimptsch,
c) der Strecke Vossowska-Lublinitz und
d) für die Station Düsseldorf Hafen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung derselben

in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Stationskassen das Stück zu 0,25 ℳ käuflich zu haben.

Breslau, den 24. September 1894. (2369)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Breslau. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarife Köln (linksrh.)-Breslau der Nachtrag XIV in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen für neu eröffnete Stationen, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife sowie sonstige Berichtigungen.

Die in dem Nachtrage enthaltenen neuen Entfernungen für die Abfertigungsstellen Bischofswalde, Gross-Kunzendorf, Lipie, Neudorf, Pawonkau und Pluder, sowie die abgekürzten Entfernungen für die Abfertigungsstellen Gross-Wilkau, Heidersdorf, Herby, Kochanowitz, Koschentin, Kurtwitz, Lissau, Lublinitz, Nimptsch, Pristram und Stahlhammer treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecken Gnadenfrei-Nimptsch, Deutsch-Wette-Gross-Kunzendorf und Lublinitz-Vossowska in Kraft. Die erhöhte Entfernung Kochanowitz-Crefeld kommt erst vom 15. November d. J. ab zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Stationskassen zum Preise von 40 ₰ pro Stück käuflich zu haben.

Breslau, den 10. September 1894. (2370)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober 1894 treten unter Aufhebung des seitherigen Ausnahmetarifs 12 für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren bezw. für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen im Verkehr von den Stationen Homburg in der Pfalz, Kaiserslautern Hauptbahnhof, Neustadt a. d. Haardt, St. Ingbert und Zweibrücken der Pfälzischen Bahnen nach den Seehafenstationen der Direktionsbezirke Berlin und Bromberg sowie nach den Stationen Bromberg, Spandau, Brandenburg, Burg b. Magdeburg, Buschow, Dallgow, Gardelegen, Gross-Behnitz, Nennhausen, Potsdam, Rathenow, Stendal und Wustermark neue direkte Ausnahmetarife in Kraft und ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen über die Höhe der Frachtsätze, Anwendungsbedingungen etc. nähere Auskunft.

Die bisher auch in der Richtung nach den genannten Stationen der Pfälzischen Bahnen gültigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 für Eisen und Stahl etc. werden für den Verkehr in dieser Richtung mit dem 10. November d. J. aufgehoben, ebenso treten die Sätze des vorgedachten Ausnahmetarifs für den Verkehr von und nach den Stationen Bannstein und Reichshofen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit dem gleichen Zeitpunkte ausser Kraft.

Erfurt, den 19. Septbr. 1894. (2371MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. wird die Station Penzig als Versandstation in den Ausnahmetarif 19 D. für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Abbrände und Schlacken etc. nach den Oberschlesischen Hüttenstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das hiesige Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 20. Septbr. 1894. (2372MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober 1894 treten zum Gütertarif Hannover-Bromberg der Nachtrag 10 und zum Gütertarif Oldenburg-Bromberg der Nachtrag 9 in Kraft.

Durch dieselben kommen neben Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Nakel-Konitz und Osterode i. Ostpr.-Hohenstein i. Ostpr., sowie anderweite ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Grieslienen, Hohenstein i. Ostpr., Stabigotten und Waplitz des Bezirks Bromberg, ferner Aenderungen und Ergänzungen zu einzelnen Ausnahmetarifen zur Einführung.

Der Nachtrag 10 zum Gütertarif Hannover-Bromberg enthält ausserdem Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogene Station Lohra des Bezirks Hannover, sowie Berichtigungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die neuen Stationen der Strecke Osterode i. Ostpr.-Hohenstein i. Ostpr., sowie die ermässigten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Grieslienen, Hohenstein i. Ostpr., Stabigotten und Waplitz gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Osterode i. Ostpr.-Hohenstein i. Ostpr.

Druckstücke der Nachträge können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen bezogen werden.

Bromberg, den 18. September 1894. (2373)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1894 gelangt zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 der Nachtrag XV zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Ambach, Geiers-

walde, Görsdorf, Hohenfelde, Kamin in Westpr., Kraplau, Mrotschen, Mühlen i. Ostpr., Runowo, Vandsburg, Witoslaw und Zempelburg.

Ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Hohenstein i. Ostpr., Grieslienen, Stabigotten und Waplitz.

Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station des Direktionsbezirks Magdeburg: Eckerthal.

Erhöhte Entfernungen für die Station des Direktionsbezirks Magdeburg: Ildehausen, letztere gültig erst vom 15. November 1894 ab.

II. Berichtigungen.

Druckstücke des Nachtrags sind durch Vermittelung der Fahrkartenausgabestellen unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 13. September 1894. (2374)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahngesellschaft Die auf Seite 8 des neuen Getreidetarifs von Russland über Grajewo nach Königsberg etc. aufgeführten Frachtsätze von den Stationen Schaldaneschti, Kobylnia und Bodeschti der Südwestbahnen treten von sogleich in Geltung

Direktion. (H&V 2375)

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif Ia, Theil I, für Getreide usw. vom 20. August/1. September 1894 Mit Gültigkeit vom 26. Oktober/7. November 1894 wird zu dem Deutsch-Russischen Getreide- usw. Ausnahmetarif Ia, Theil I, vom 20. August/1. September d. J. der erste Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält für die Zweigbahnen der Kiew-Woronescher Eisenbahn: Kruty-Pirjatin, Kruty-Tschernigow, Konolop-Pirogowka, Korenewo-Rylok und Korenewo-Sudscha erhöhte Frachtsätze, und zwar werden für die Zweigbahnstrecken bis zu den Uebergangsstationen Kruty, Konolop und Korenewo die Lokalfrachten der Kiew-Woronescher Bahn erhoben. Druckabzüge des Tarifnachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Bromberg, den 20. Septbr. 1894. (2376)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Oktober 1894 gelangen die Nachträge V zu den Tarifheften Nr. 1—4 zur Einführung.

Sie enthalten im wesentlichen

1. Aenderungen von Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Bodenbach, Tetschen, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Warnsdorf, Weipert und einzelnen anderen Sächsisch-östlichen Stationen einerseits und den sämmtlichen Verbandsstationen der Badischen Staatsbahn, den Stationen Eberbach, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hess. Ludw.-Bahn, den Stationen Ludwigshafen a. Rhein und Ludwigshafen-Giuliniwerk der Pfälz. Bahn und der Station Basel der Reichsbahn andererseits.

Die hierbei theilweise eintretenden Frachterhöhungen erlangen für den Verkehr mit Basel und Schaffhausen (Bad. Staatsb.), sowie mit Basel (Reichsb.) erst am 1. Februar 1895 und im übrigen am 15. November 1894 Gültigkeit.

2. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Kötzschenbroda, Zwönitz und Neundorf i. V. der Sächs. Staatsbahn, Niederrad der Hess. Ludw.-Bahn, Hilpertsau der Bad. Staatsb. und Nördingen der Prinz Heinrich-Bahn.

3. Aenderung des Stationsnamens Eisenberg-Hettenleidelheim in Eisenberg in der Pfalz, sowie Einbeziehung der Station Hettenleidelheim, ferner Einführung eines Lokalbahnzuschlages für den Versand von Thon und Thonerde in Wagenladungen von den genannten beiden Stationen. Gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim.

4. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 20. September 1894. (2377)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Verbands-Gütertar f. Vom 1. Oktober d. J. ab werden die Reichsbahnstationen Diedenhofen, Düdelingen Werk, Stieringen-Wendel in den Ausnahmetarif Nr. 22 für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 21. September 1894. (2378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Die Haltestelle Neundorf i. V. wird vom 1. Oktober d. J. ab in den vorbezeichneten Güterverkehr und zwar nur für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, einbezogen. Der Ermittelung der anzuwendenden Frachtsätze werden die um 2 km erhöhten Entfernungen für Plauen i. V. (ober. Bhf.) zu Grunde gelegt.

Dresden, den 20. September 1894. (2379)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 1. k. Mts. tritt zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 in Kraft. Derselbe enthält ausser verschiedenen bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs insbesondere neue bezw. ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eckerthal, Ilsenburg, Drübeck, Wernigerode und Ildehausen des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie für die Stationen Brokstreek, Hammelwarden, Zetel und Hude der Oldenburgischen Staatsbahn. (2380)

Magdeburg, den 21. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. k. Mts. wird die Station Werden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld für Sendungen nach Apeldoorn, Station der Holländischen Eisenbahn, in den Ausnahmetarif A für Holz aufgenommen. Das Nähere ist bei der Güter-Abfertigungsstelle Werden zu erfahren.

Elberfeld, den 19. September 1894. (2381)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover Magdeburg. Am 1. k. Mts. tritt zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 in Kraft. Derselbe enthält ausser verschiedenen bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs insbesondere neue bezw. anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eckerthal, Ilsenburg, Drübeck, Wernigerode und Ildehausen, ferner ermässigte Entfernungen zwischen den südlich von Kreiensen gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Hannover einerseits und Isenbüttel, sowie östlich darüber hinaus gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits. Ausnahmetarifsätze für Braunkohlen usw. von Gandersheim und Seesen (Staatsbahnhof) nach den bis 50 km entfernten Stationen des Direktionsbezirks Hannover und einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen von den wichtigeren Eisenversandstationen des Direktionsbezirks Magdeburg nach Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg und Vegesack (Grohn). (2382)

Magdeburg, den 21. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits. In dem oben bezeichneten Verkehre treten am 1. Oktober d. J. für die Station Stabigotten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber deren Höhe ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft. (2383)

Magdeburg, den 21. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Vom 15. Oktober d. J. an wird die Verkehrsstelle Rosenthal der Stargard-Cüstriner Eisenbahn mit den um 1 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Ringenwalde in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 15. September 1894. (2384)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Die in dem neu herausgegebenen Getreidetarif von Russland über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel enthaltenen Frachtsätze von den mit ** versehenen Stationen, welche nach der bezüglichen Anmerkung erst zu einem später bekannt zu machenden Termin in Kraft treten sollten, treten von sogleich in Geltung.

Direktion. (2385 H&V)

Saarkohlen-Verkehr nach Baden. Mit Gültigkeit vom 26. September d. J. tritt ein Ausnahmefrachtsatz von 0,37 ℳ für 100 kg für die Beförderung von Dienstkohlen der Badischen Staatsbahn in Mengen von mindestens 10 000 kg von Dudweiler Grube nach Rheinsheim transit in Kraft. Die Ermässigung dieses Frachtsatzes gegenüber dem bezüglichen Frachtsatze des Saarkohlentarifs Nr. 5 entfällt auf die Strecken der Pfälzischen und Badischen Staatsbahn.

Köln, den 24. September 1894. (2386)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer-Kohlen- etc. Verkehr. Am 1. Oktober 1894 treten die Nachträge IV zum Hefte I und III zum Hefte II des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom 1. April 1892 in Kraft.

Dieselben enthalten Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für den Verkehr nach der Station Montaigu der Grossen Belgischen Centralbahn, sowie Aenderungen von Stationsbenennungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 24. September 1894. (2387)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

(Amtliche Bekanntm. Fortsetzung S. V.)

Nr. 18. Jahrgang 1894. Berlin, am 26. September 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A B	—	1	Fass	leer —	—	1	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A K auch S G C B	390	1	„	leer (mit Leinwandüberzug, ohne Deckel)	6	2	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Berlin.
3	A S	—	1	Blechtopf	leer —	3,5	3	Dresden-Neust. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
4	A S	6	1	Kiste	ger. Fische —	4	4	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
5	B	—	1	Pack	leere Spahnkörbe —	6	5	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
6	B	4	1	Sack	Gurken —	27	6	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
7	C M N	8622	1	„	Kaffee —	25	7	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
8	D H	33	1	Kollo	Eisenwaaren —	7	8	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
9	E A R	10	1	Kiste	beng. Streichhölzer	179	9	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
10	E B E	107	1	Fass	leer —	15	10	Dresden Neust. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
11	E ▽ S C	1354	1	Kiste	leere Weinflaschen	30	11	Oelsnitz i/V.	„	
12	E E	60	1	Pack	leere Körbe —	15,5	12	Dresden-Neust. Leipz. Bhf.	„	
13	E G	1442	1	Fass	leer —	28	13	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
14	E G	1/2	2	Säcke	leere Säcke —	34	14	Wolkenstein	Sächsische Stsb.	
15	E V	—	1	Pack	leere Körbe —	10	15	Leipzig Bayer. Bhf.	„	
16	F B	450	1	„	7 leere Körbe —	48	16	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
17	G F R	978	1	Kiste	leer —	27	17	Falkenberg (B.-A. Dessau)	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Carlshütte.
18	G K	733	1	„	Spiegel —	27	18	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
19	H	—	1	Korb	Weintrauben —	10	19	Leipzig Dresd. Bhf. E. G. E.	Sächsische Stsb.	verkauft.
20	H	12	1	Platte	Eisenblech —	—	20	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
21	H	—	1	Kollo	eis. Roste —	3	21	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
22	J J S	—	1	Kiste	polirte Tischfüsse —	53	22	Corbach	K. E.-D. Elberfeld	
23	J M	—	1	Pack	4 alte Säcke —	4	23	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	J M F	1553	1	Kiste	eis. Holzschrauben	42	24	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
25	J S C	9756	1	Lattenkiste	Glaswaaren (Glühlampen)	54	25	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
26	J S	—	1	Pack	9 Stück leere Obstkörbe	—	26	Heinrichau	K. E.-D. Breslau	
27	K H	2210	1	Weinfass	leer —	10	27	Oelsnitz i/V.	Sächsische Stsb.	
28	L	8	1	Sack	Holzrollen —	30,5	28	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
29	L M B	1	1	Packet	Eisenwaare —	17,5	29	Hof	Sächsische Stsb.	
30	M A	29620	1	Kiste	leer —	27	30	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
31	M S	100	1	Weinfass	leer —	7	31	Oelsnitz i/V.	Sächsische Stsb.	
32	P B	—	1	Kiste	Blumenzwiebeln —	49	32	Oppeln	K. E.-D. Breslau	*)
33	P W	104	1	Weinfass	leer —	18	33	Oelsnitz i/V.	Sächsische Stsb.	
34	R C	—	63	Stück	gusseis. Fensterrahmen	539	34	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
35	S C	2550	1	Kiste	leer —	35	35	Mittweida	Sächsische Stsb.	
36	T	3907	1	Pack	Drogen —	5	36	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
37	W	—	1	—	Ofenrost —	8	37	Seesen	K. E.-D. Magdeburg	
38	W M	5	1	Korb	Obst —	21	38	Dresden-Friedrichst.	Sächsische Stsb.	
39	W P	—	1	Pack	Kinderwagenverdecke	4	39	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
40	W Z	—	1	—	Ofentheil —	3	40	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bezettelt: Botfaln, Berlin, Eilgut.
41	Z R	23	1	Kiste	Maschinentheile —	58	41	Berlin Anh. B.	„	

*) Dagegen fehlt eine Kiste Blumenzwiebeln von 75 kg, anscheinend Verwechselung in Haarlem.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
42	Boch & Br. Breslau	—	1	Fass	leer	25	42	Dresden-N. (Leipzig. Bhf.)	Sächsische Stsb.	
43	J. Bronner	1866	1	Bierfass	leer, 24 l	—	43	Vaihingen a. d. Fildern	Württemberg. Stsb.	
44	B. Engelhardt	—	1	Bund	alte, leere Körbe	4	44	Hamburg B	K. E.-D. Altona	
45	W. Feucht	370	1	Bierfass	leer, 20 l	—	45	Vaihingen a. d. Fildern	Württemberg. Stsb.	
46	Fischendorf	91	1	Fass	leer	21	46	Dresden-N. (Leipzig. Bhf.)	Sächsische Stsb.	
47	W. Foge	—	1	„	leer	15	47	„	„	
48	Gleichmann	—	1	Sack	Düngemittel	100	48	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
49	K Aktiengesellschaft Rotterdam	1	1	Kiste	gefüllt	61	49	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	Tuttlingen bezettelt.
50	F. F. Margarine A. L. Mohr	—	1	Kübel	leer	5	50	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
51	B. Nitzsche	—	1	Fass	leer	54	51	Dresden-N. (Leipzig. Bhf.)	Sächsische Stsb.	
52	K Oldesloe	—	1	Kanne	Milch	—	52	Hamburg	Lübeck-Büchener	Inhalt am 30./VIII. für 10 ₰ verkauft.
53	Schirmer	86	1	Fass	leer	18	53	Dresden-N. (Leipzig. Bhf.)	Sächsische Stsb.	
54	Sommerfelder Brauereiverein	1838	1	„	leer	11	54	„	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
55	roth	1	1	—	Eisenstange	40	55	Strausberg	K. E.-D. Bromberg	
56	roth	I	5	Bund	Eisenstangen	305	56	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
57	weiss	I	1	—	Roststab	1	57	Bremen	„	
58	—	3 30	2	Milchkrüge	—	9	58	Pirna	Sächsische Stsb.	
59	—	16	1	Platte	Eisenblech	—	59	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
60	—	203	1	Reisekorb	?	?	60	Elsterwerda	Sächsische Stsb.	bezettelt: Osterode in Ostpr., Oelsnitz.
61	—	369	1	Ballen	?	14	61	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Mülheim.
62	—	13720	1	Fass	leer	20	62	Dresden-N. (Leipzig. Bhf.)	Sächsische Stsb.	
63	—	38749	1	—	Taschenuhr mit stählerner Kette	—	63	Bitterfeld	K. E.-D. Erfurt	im Wagen 14759 Bbg. gefunden.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
64	×	—	1	Sack	leere Säcke	18	64	Borna	Sächsische Stsb.	
65	gelb und weisser —	—	1	Stab	Rundeisen	8	65	Buttstädt	K. E.-D. Frankf. a/M.	
66	weiss /	—	4	Stück	gusseis. Knierohre mit je 2 Flanschen, in jedem Flansch 4 runde Löcher	60	66	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision.
67	roth ///	—	1	—	Eisenblech	30	67	Schwetz	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
68	—	—	1	—	zusammensetzbare Angelruthe	0,5	68	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
69	—	—	1	—	neue Bahnschwelle	—	69	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	auf d. Strecke gefunden.
70	—	—	1	Kollo	lackirte Blechdeckel	0,5	70	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
71	—	—	1	Blechkasten	—	4	71	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
72	—	—	5	—	neue Bretter von 7,50 m Länge	—	72	Wolittnick	K. E.-D. Bromberg	auf d. Strecke gefunden.
73	—	—	2	—	Bretter, 6 m lang	—	73	Alt-Carbe	„	
74	—	—	1	Stück	Brett, 6 m lang, etwa 35 cm breit	—	74	Thorn	„	
75	—	—	1	Papier	Dachziegel	3,5	75	Linden F.	K. E.-D. Hannover	
76	—	—	1	Platte	Eisenblech	—	76	Haan	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
77	—	—	54	Blöcke	Eisenguss —	916	77	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
78	—	—	1	—	eis. Flaschengestell —	50	78	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
79	—	—	1	—	Fussdecke von Stroh	—	79	Gostyn	K. E.-D. Breslau	
80	—	—	1	—	eis. Gardinenstab —	0,5	80	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
81	—	—	2	—	eis. Geländertheile —	4	81	Hall	Württemberg. Stsb.	
82	—	—	1	—	Gusstheil —	9,5	82	Bremerhaven Zollinland	K. E.-D. Hannover	
83	—	—	1	Sack	Gips (alter) —	30	83	Altona	K. E.-D. Altona	
84	—	—	1	„	Heede —	17	84	Hamburg B.	„	
85	—	—	1	Pack	Holzsplisse —	6,5	85	Stargard i/P.	K. E.-D. Bromberg	
86	—	—	1	Käfig	Hühner —	13	86	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
87	—	—	1	Tragkorb	Töpfe — 1 kl. Kanonenofen 1 Fussbank —	23	87	Gaschwitz	Sächsische Stsb.	
88	—	—	3	Stück	Kanteisen, 30 cm lang	3,5	88	Hall	Württemberg. Stsb.	
89	—	—	1	„	Kette —	—	89	Thorn	K. E.-D. Bromberg	gef. bei Bodenrevision.
90	—	—	1	Sack	Knochen —	58	90	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
91	—	—	1	Pack	3 alte Körbe —	6	91	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
92	—	—	2	Körbe	leer —	—	92	Nordhausen	„	
93	—	—	1	Kollo	Messingrohr —	0,5	93	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	vermuthlich zu einer Kohlensäureflasche gehörig.
94	—	—	1	—	eis. Mantel mit Ring	9	94	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
95	—	—	1	Pack	3 Obstkörbe —	13	95	Neinstedt	K. E.-D. Magdeburg	
96	—	—	1	Korb	Pflaumen —	?	96	Dresden-Friedrichst.	Sächsische Stsb.	verkauft.
97	—	—	1	—	eis. Schaufel —	1,5	97	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
98	—	—	1	—	altes hölz. Schlüsselbrett	—	98	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	—	—	1	Pack	19 Stück Schwarten	21	99	Oelsnitz i/E.	Sächsische Stsb.	
100	—	—	17	Stück	Schwartenbretter, 1 m lang	22	100	Mosel	„	
101	—	—	1	Blöckchen	Stahl —	5	101	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	1	Rolle	Wachstuch —	1	102	Zwickau	Sächsische Stsb.	
103	—	—	1	—	eis. Waschständer —	2	103	Rosenberg	K. E.-D. Breslau	
104	—	—	1	Sack	Weisskohl —	41	104	Husum	K. E.-D. Altona	
105	—	—	1	—	altes Winkeleisen mit 2 kl. Röllchen	4	105	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A K	21	1	Korbflasche	leer —	8	1	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Dudweiler / Mainz.
2	B H	—	2	Körbe	leer —	4	2	„	„	bez.: Mannheim / Mainz.
3	F T	10816/17	2	Kisten	Käse —	88	3	Mombach	„	
4	H H	1	1	Fässchen	leer —	10	4	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	bez.: Osterspai.
5	K	3563	1	Korb	leer —	4	5	Mainz	„	bez.: Barmen / Mainz.
6	M	—	1	Kollo	Guss, Ofenuntersatz	7	6	Bingen	„	
7	Speckmann Gurkow	—	1	—	Privatwagendecke —	—	7	Frankfurt a/M. Ostbhf.	„	
8	—	—	1	Sack	10 Stck. 2 m lange Eisendrähte	6,5	8	Gross-Gerau	„	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 25. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Kalk zwischen Lobositz, Cizkovic, Leitmeritz, Dux, Mariaschein, Schwaz - Kuttowitz, Settenz, Teplitz, Ullersdorf, Bilin, Dux-Liptitz, Kosten, Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor einerseits und Coswig und Kötzschenbroda andererseits in Kraft. Ferner finden von demselben Zeitpunkte ab die zwischen Schwaz-Kuttowitz und anderen Sächsischen Stationen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (Kalk) auch für den Verkehr mit Bilin (A. T. E. und K. K. Oe. St. B.) Anwendung.

Dresden, am 21. September 1894. (2388)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen. Am 1. Oktober d. J. treten im Verkehr von der Station Niederscheldendes Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen nach den Verbrauchsstationen in der Nähe der Elbe, nach Berlin mit Umgebung, nach Stationen in Mecklenburg, Schleswig-Holstein, in der Nähe der Ems und nach Niederschlesischen Stationen in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 20. Septbr. 1894. (2389)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. November 1894 tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1894, in Kraft.

Derselbe enthält eine Aenderung beziehungsweise Erweiterung des Ausnahmetarifes XVI für Borstenvieh, ferner die Aufnahme der Stationen Tuchow und Altpaka in den Ausnahmetarif XVII für Grosshornvieh und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise im Wege der Verbandstationen zum Preise von 10 Hellern zu beziehen.

Wien, am 17. September 1894. (2390)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages VII zum Lokaltarife, Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Plan-Tachau gelangt zum Lokaltarife, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Januar 1894) der Nachtrag VII zur Einführung, welcher enthält:

I. Tarif- und Kilometerzeiger der Lokalbahn Plan-Tachau;
II. Aenderungen und Ergänzungen;
III. Berichtigungen.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 19. September 1894. (2391)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb. Osthofen-Westhofen, Reinheim-Reichelsheim, Sprendlingen - Wöllstein, Worms-Offstein Am 1. Oktober l. J. kommt ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgütern, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern, Theil II, zur Einführung.

Derselbe enthält unter anderem auch Bestimmungen für den Expressgutverkehr von und nach unbesetzten Haltestellen.

Am gleichen Tage treten die jetzt bestehenden Lokaltarife ausser Kraft

Darmstadt, am 18. Sept. 1894. (RM2392)
Bau- und Betriebsverwaltung.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Bei der heute in Gegenwart eines Notars bewirkten Ausloosung von diesseitigen Prioritätsobligationen sind die nachstehenden Nummern gezogen worden:

74 113 121 177 349 400 408 479 503 648 884 1141 1241 1289 1304 1474 1591 1595 1625 1656 1705 1736 1763 1863 1878 1915 2074 2101 2113 2493.

Dieselben werden den Besitzern zum 2. Januar 1895 mit der Aufforderung gekündigt, die darin verschriebenen Kapitalbeträge vom genannten Tage ab gegen Rückgabe der Obligationen mit den noch nicht fälligen Zinsscheinen und Anweisungen bei den nachstehenden Zahlstellen zu erheben:

1. hierselbst bei unserer Hauptkasse;
2. in Berlin
   a) bei den Herren Born und Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3,
   c) bei Herrn Jacob Landau, Bankgeschäft, Wilhelmstrasse;
3. in Breslau
   a) bei der Breslauer Diskontobank,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft;
4. in Gleiwitz bei der Kommandite der Breslauer Diskontobank.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinsscheine wird vom Kapital zurückbehalten. Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem obengenannten Zeitpunkt auf. Bei den vorgenannten Zahlstellen können auch die am 1. Oktober d. J. fälligen Zinsen unserer Obligationen gegen Einlieferung des Zinsscheins 20 erhoben werden.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass folgende Obligationen heute in Gegenwart eines Notars verbrannt worden sind:

a) aus der Kündigung zum 2. Januar 1894

Nr. 27 84 562 707 723 825 835 857 1193 1303 1316 1370 1392 1472 1646 1759 2136 2255, mit Zinsscheinen 19 und 20, Reihe II, und Anweisungen, sowie die Nr. 22 302 944 1224 1414 1939 2023 und 2237 mit Zinsschein 20, Reihe II, und Anweisung.

b) aus der Kündigung zum 2. Januar 1893

Nr. 1299 mit Zinsscheinen 19 und 20, Reihe II, und Anweisung.

c) aus der Kündigung zum 2. Januar 1891

Nr. 1317 mit Zinsscheinen 19 und 20, Reihe II, und Anweisung.

Noch nicht eingelöst sind folgende Nummern:

Nr. 1588 aus der Kündigung zum 2. Januar 1891,
Nr. 1544 u. 1892 aus der Kündigung zum 2. Januar 1893.

Oels, 18. September 1894. (2393)
Direktion.

7. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhm. Westbahn. Einladung zur ausserordentlichen (XXXV.) Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Böhm. Westbahn, welche den 24. Oktober 1894 um 10 Uhr Vormittag im Büreau der Gesellschaft, I. Elisabethstrasse Nr. 9 stattfindet.

Tagesordnung.

1. Vorlage des mit der Hohen Staatsverwaltung abzuschliessenden Uebereinkommens, betreffend die Einlösung der Böhm. Westbahn durch den Staat und Beschlussfassung hierüber.
2. Eventuell Beschlussfassung wegen Aenderung der Gesellschaftsstatuten.
3. Eventuell Beschlussfassung wegen Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Sinne des sub 1 erwähnten Uebereinkommens und diesfalls Ertheilung von Vollmacht an den Verwaltungsrath.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Aktien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Aktien zu hinterlegen:
in Wien: bei der Centralkasse der Böhm. Westbahn, I. Elisabethstr. 9,
„ Prag: bei der Betr.-Hauptkasse und bei der Filiale der K. K. priv. Oest. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Frankfurt a/M.: bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne und
„ Berlin: bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
und zwar in Wien bis zum 10. Oktober l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 9. Oktober l. J. mittelst dreifach auszufertigender Konsignationen.

Konsignationsblankette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 21. September 1894. (2394)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 76. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. September 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. September 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Die Versorgung der Beamtenwittwen. (Schluss.)
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Ministerkonferenz über wichtige Verkehrsfragen u. d. Südbahn. Eisenbahnpolitik Oesterreichs. Verwendung von Frachtbriefen mit aufgedr. Stempelzeichen. Bosnisch-Herzegowinische E. Vorkonzessionen in Oesterreich. Verstaatl. der Böhm. Westbahn. Direktorenkonf., betr. Orientverk. Betriebseinnahmen der Oesterr. Staatsbahnen im August d. J. Tarifermässigung f. Getreideexp. Eröffn. d. Lokalb. Körös-Belovár. Namensänderung, Eröffnung und Erweiterung der Befugnisse von Haltestellen. Rechtsfall. Börsenbericht.
Die Norwegischen Eisenbahnen im Jahre 1892/93.
Aus Spanien und Portugal: Eisenbahn Tarragona-Barcelona-Frankreich. Eisenb. Madrid-Villa del Prado. Central-Catalonische Eisenbahn. Eisenbahn Zafra-Huelva. Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahn. Betriebseröffnung. Fristverlängerung. Der Zonentarif in Portugal.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 11/9. 94.)
Bücherschau: Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Eröffnungen von Stationen. 2. Güterverkehr. 3. Personen- und Gepäckverkehr. 4. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr. 5. Lieferfristen. 6. Eisenbahn-Effektenverkehr. 7. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Versorgung der Beamtenwittwen.

Von Dr. Richard Zimmermann.

(Schluss aus Nr. 75.)

Die Hinterbliebenenkasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine zu Berlin trat mit Ostern 1894 ins Leben, sie ist auf Gegenseitigkeit begründet und ist zweifellos, wie sie sich selbst bezeichnet, ein gemeinnütziges Unternehmen, das das Wohl der Hinterbliebenen der Beamten im Auge hat.

Ihre Entstehung gründete sich auf den Erfahrungssatz, dass „für die Beamten die Sicherstellung ihrer Hinterbliebenen gegen wirthschaftliche Nothfälle eine stete Sorge" bilde, womit sie, was im ersten Theil näher ausgeführt wurde, bestätigt, dass die gesetzlichen Wittwenpensionen nicht immer ausreichende sind, um die Noth des Lebens von den Hinterbliebenen fern zu halten; denn das „Diensteinkommen der Beamten, namentlich der grossen Masse der kleinen Beamten, ist nicht derart, dass der einzelne grössere Kapitalien ansammeln kann."

Die Kasse verfolgt den Zweck, „der Versicherung von lebenslänglichen Pensionen" zu dienen, und zwar so, dass diese sofort vom Todestage an den Hinterbliebenen gewährt werden, unabhängig von der Dauer der Mitgliedschaft des Kassenmitgliedes.

Die Einrichtung der Kasse erlaubt eine Pensionsversicherung zu einem festen Jahressatze von 60 *M*, 90 *M*, 120 *M*, 150 *M* und mehr zu bestimmten Beitragssätzen und unter gewissen Normen und einer bestimmten Karenzzeit; sie dispensirt aber nur von der Beibringung eines ärztlichen Attestes bei einer versicherten Jahrespension von 60 *M*, und sieht weiter eine Rückgewährung der Wittwenkassenbeiträge vor, wenn die Ehefrau vor dem versichernden Ehemann stirbt und der Versicherungsantrag entsprechend war.

Der grosse Hauptvortheil dieser Kassenbildung besteht sicher in der nicht zu unterschätzenden Thatsache, die Frage der ausreichenden Wittwenversorgung wieder angeregt zu haben; aber es ist dies wohl so ziemlich der einzige Vortheil, der nachhaltig zu werden verspricht; denn die Kasse kann das nicht leisten — und es ist dies nicht ihr zur Last zu legen —, was eigentlich geschaffen werden müsste, sie trifft den Kernpunkt der Sache nicht.

Die Hinterbliebenenkasse ist auf Gegenseitigkeit gegründet mit dem anerkennenswerthen Zweck, lediglich für Rechnung der Mitglieder zu arbeiten und ihnen den Gewinn zu gute kommen zu lassen. Indessen ihre Wirksamkeit, die für jüngere Beamte berechnet ist, damit diese eben, sofern sie frühzeitig sterben sollten, ihre Hinterbliebenen in geregelten auskömmlichen Verhältnissen zurücklassen, kann nicht zur

vollen Geltung kommen, erstlich weil die jüngeren Beamten kaum das Geld werden einbringen können, das zur Prämienzahlung erforderlich ist. Der junge Beamte gründet sich seine Familie erfahrungsmässig, sobald er glaubt, sie angemessen ernähren zu können, wobei ausser Acht bleiben kann, wie oft er in seinem Optimismus die realen Verhältnisse des wirthschaftlichen Familienlebens verkennt. Die ersten 10 Jahre der Ehe sind nicht die billigsten und es wird dem jungen Beamten kaum möglich sein, Kapital zurückzulegen oder Gelder für Prämien zu zahlen.

Weiter hat für einen Theil der Beamtenschaft die Kasse den Nachtheil, dass die Beamten, welche ihrer unverschuldeten körperlichen Verhältnisse wegen, Gebrechen, die sie möglicher Weise in Ausübung des Dienstes sich zugezogen haben, von der Versicherung ihres Lebens bei den privaten Versicherungsgesellschaften ausgeschlossen sind, auch bei der Hinterbliebenenkasse nicht aufnahmefähig sind; denn es ist ein ärztliches Attest nöthig, um der hinterbliebenen Frau eine anständige Rente zu liefern. Damit macht diese Kasse aber nicht gut, was private Versicherungsanstalten fürsorglich von ihrem Programm ausgeschlossen haben, sie folgt ihnen vielmehr in ihren Grundsätzen, und kümmert sich nicht um die Wittwen von Beamten, die meist unverschuldet durch eine hartnäckige Krankheit mit ihren Folgen von der Versicherung ausgeschlossen wurden.

Die segensreich für die Beamtenschaft gedachten Wirkungen werden sich somit nicht einstellen, weil die Kosten zu grosse sind und die Einrichtung nicht der Allgemeinheit zu gute kommt.

Suchen wir uns aus den Satzungen der Hinterbliebenenkasse ein Beispiel heraus, und nehmen an, dass ein Beamter von 35 Jahren, der bereits eine zehnjährige, also pensionsberechtigte Dienstzeit hinter sich hat, seine 22jährige Frau für den Fall eines plötzlichen Todes sicherstellen will. Er findet hier 2 Tarife und entschliesst sich derselbe zur Versicherung mit Prämienrückgewähr, so hat er nach Beibringung eines Attestes, soll die Rente eine solche von 900 *M.* sein, zu zahlen

$$5{,}40 \times 15\ M. = 81\ M.$$

pro Vierteljahr oder 324 *M.* pro Jahr. Jedermann wird sicher zugeben, dass ein junger Beamter, der vielleicht seit einigen Jahren verheirathet und schon Familie zu ernähren hat, nicht imstande ist, seine Frau, also eine Person, so hoch, wie es doch für alle Wechselfälle des Lebens mindestens erforderlich wäre, zu versichern.

Greift der Beamte, um weniger Prämien zu zahlen, zu dem Mittel der Versicherung ohne Prämienrückgewähr, so würde sich unter den angenommenen gleichen Verhältnissen, wie eben geschildert, das Zahlenbild nicht wesentlich verändern. Es wären zu entrichten an vierteljährlicher Prämie

$$4{,}45 \times 15\ M. = 66{,}75\ M.,$$

demnach an jährlicher = 267,00 *M.*, also immerhin noch zu viel und so wenig gerecht, dass unstreitig die erstere Versicherung mit Rückgewähr der Prämie den Vorzug vor der letzteren verdient.

Da somit die Versorgung der Hinterbliebenen nach dem möglichen Tode der Beamten sich als eine zu theure herausstellt, so wird sich die Hinterbliebenenkasse kaum zu grosser Blüthe emporschwingen, so anerkennenswerth auch der Gedanke ist, welcher der Versicherung zu Grunde liegt. Die segensreiche Wirksamkeit der Kasse muss scheitern an den Kosten, die allzu erheblich sind und an dem Ausschluss eines Theiles der Beamtenschaft.

Aber liesse sich der Gedanke einer würdigen Versorgung der Hinterbliebenen nicht glücklicher ausgestalten, muss es damit aufgegeben werden, weil wir eben anerkennen, dass der private Weg nicht voll zum Ziele führt und führen kann? Keineswegs. Es gibt ein Mittel, das uns völlig zweckentsprechend helfen kann, das die Wirkung ganz und gar ausübt, die wir erwarten müssen, und das ist die Einrichtung einer Kasse unter staatlicher Aufsicht, begründet vielleicht zum Theil aus staatlichem Zuschuss oder ganz und gar aus den Mitteln der Beamten selbst.

Der Staat, könnte man einwenden, wird allzu oft zur Hilfe gerufen, und er kann doch nicht allen eine solche gewähren. Dem kann aber entgegengehalten werden erstlich, dass das, was der Staat ergreift, auch zur richtigen und segensreichen Durchführung gelangt und zweitens, dass die Staatshilfe selbst ja entbehrlich ist, dass nur die Staatsaufsicht erforderlich wird und die Vorlage eines entsprechenden Gesetzes, das fraglos die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften finden wird.

Vom 1. April 1888 ab hörten die 3 % Zahlungen für die Wittwenkassen à fonds perdu, die sogenannten Wittwen- und Waisengelder auf, und der Staat übernahm nunmehr ohne weitere Beiträge der Beamtenschaft die Auszahlung der Wittwen- und Waisenpensionen aus eigenen Mitteln bezw. aus den Zinsen der Kapitalien, die fraglos zu enormen Summen im Laufe der Jahre sich angesammelt hatten, über deren Höhe aber keine Zahlen zur Verfügung stehen. Wenn die Regierung etwa sich dem Gedanken hingeben würde, dass der Erlass weiterer Beiträge so ungemein glücklich auf die einzelnen Betheiligten gewirkt hätte, so kann dies wohl aus folgender Erwägung billig bezweifelt werden.

An und für sich ist ein Geschenk, das man erhält ohne Gegenleistung, immer unangenehm, und wird es doppelt sein müssen, wenn man erwägt, dass frühere Generationen mehr vielleicht als erforderlich beitragen mussten, um der Nachfolgeschaft im Amte den Vortheil der Freilassung von der Zahlung der Wittwenpensionsbeiträge zu erkaufen.

Dann auch wurde die 3 % Steuer nicht allzu sehr empfunden und vor allen Dingen, man hatte sich an sie gewöhnt, und fand eine gewisse Genugthuung in sich, mit eigenen Mitteln für das Wohl der Familie nach dem Tode gesorgt zu haben.

Diese Argumentation könnte sich die Staatsgewalt noch jetzt zu nutze machen, und das zum Segen des Staates sowohl wie seiner Beamten. Was noththut, ist eine Kasse unter staatlicher Leitung oder Staatsaufsicht, die nach den Regeln der Versicherung ihre Geschäfte zu leiten hat.

Ihr Zweck muss sein: die Sicherstellung der Hinterbliebenen aller Beamten ohne Unterschied, und zu diesem Zweck hat sie zu der gesetzlichen Wittwenpension (event. auch zu den Waisengeldern) einen Zuschuss zu gewähren bis zur Höhe eines bestimmten Normalsatzes, der als auskömmlich für den Unterhalt der Beamtenwittwe der Kategorie der Unter-, Mittel- und Oberbeamten allgemein festgesetzt ist.

Dieser Zuschuss hat indessen wegzufallen, sofern die Wittwe infolge ihrer pekuniären günstigen Vermögenslage auf denselben verzichtet, oder sofern sie wieder eine Heirath eingeht.

Zu gewinnen sind die Mittel dadurch, dass entweder der Staat die Kasse mit einem bestimmten Kapital begründet und die Weiterführung an einen bestimmten Prozentsatz (etwa 1 %) bindet, den die Beamten von dem Gehalt als jährlichen Beitrag zu entrichten haben; oder so, dass die oft versprochene allgemeine Aufbesserung der seit 1872 nicht oder nur theilweis erhöhten Gehälter vom Staat durchgeführt wird im Anschluss an die Verpflichtung für die Beamten zur Beitragszahlung an die Hinterbliebenenkasse.

Diese Kasse sammelt die einkommenden Gelder und legt die Ueberschüsse zinstragend an. Die Versicherung ist eine allgemeine, für alle Beamtenklassen eingeführte, so dass der Ausschluss eines Mitgliedes nicht möglich ist.

Ein drückender Alp würde mit der Einrichtung einer solchen Kasse von der Brust des Beamten genommen sein, wenn er weiss, stirbst du in frühem Alter oder spät, deine Hinterbliebenen haben genug zum Lebensunterhalt, sie brauchen nicht bei fremden Leuten um Arbeit und Unterstützung betteln gehen. Gern, freudig wird der Beamte dieses edlen Zweckes willen sein Scherflein beitragen, um so mehr, da ihn eine Sicherstellung seiner Hinterbliebenen billiger zu stehen kommt, als die durch

die Lebensversicherungen halbwegs bewirkte. Die Hinterbliebenenkasse in der hier gedachten und in grossen Zügen skizzirten Form würde blühen und sich zum Segen der Gesammtheit der Beamtenschaft entwickeln. Ein Anstoss seitens des Staates, und der Weg zu der Einrichtung ist geebnet, und ein grosser Theil namentlich der niederen Beamten ist wieder fester an Krone und Staat gebunden.

Der Staat hat zu dem edlen Werk der Arbeiterfürsorge, das noch vielfach so arg verkannt wird, das der Beamtenfürsorge und seiner Hinterbliebenen auf sein Wappenschild geschrieben, und er wird hieran mehr Dank ernten.

Möge die Hinterbliebenenkasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine baldigst durch eine allgemeine staatliche oder unter Staatsaufsicht stehende Versicherungskasse für sämmtliche Beamtenwittwen abgelöst werden zum Heile des Staates und seiner Staatsdiener.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten:

I. die im Laufe dieses Jahres eröffneten Strecken der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, und zwar:

a) Anschlusskurve der Dresdner Verbindungsbahn in der Richtung von Dresden-Neustadt nach Dresden-Friedrichstadt (1,03 km),
b) Anschlusskurve Naundorf-Coswig (1,45 km),
c) Verbindungskurve zwischen Kötzschenbroda und Weinböhla (1,32 km),
d) die nur dem Güterverkehr dienende Dresdner Elbkai- und Hafenbahn (3,17 km);

II. die Strecken der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, und zwar:

a) die am 7. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene Strecke Nagy-Surány - Aranyos-Maróth (40,7176 Kilometer),
b) die am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene Strecke Körös-Belovar (32,41 km) und
c) die gleichfalls am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene Strecke Gunja-Brcka (2,47 km).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2971 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 2982 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen auf Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ministerkonferenz über wichtige Verkehrsfragen und die Südbahn.

Zwischen den Handelsministern beider Reichshälften sind in Budapest Vereinbarungen über hochwichtige verkehrspolitische Fragen getroffen worden. Die Folgen dieser höchst unerwarteten Uebereinkünfte lassen sich in ihren Einzelnheiten noch nicht überblicken, soviel ist aber gewiss, dass sich einschneidende Rückwirkungen aus denselben ergeben werden. Der den Blättern zugekommenen offiziellen Mittheilung entnehmen wir folgendes:

„Die Ministerberathungen in Budapest sind zum Abschlusse gelangt. Deren Gegenstand bildete das künftige Verhältniss der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft zu der neu zu gründenden Ungarischen Schifffahrtsunternehmung. Einen weiteren Gegenstand der Konferenz bildete die Erörterung der Maassnahmen, welche im Hinblick auf den nahen Eintritt des Einlösungstermines bei der Südbahn zu ergreifen sein werden. Ausserdem wurden noch andere, beide Reichshälften berührende Verkehrsfragen, wie die Regelung des Verkehrs zwischen Ungarn und Wien über Marchegg, ferner Maassnahmen zur Erleichterung des Exportverkehres via Oderberg und Galizien nach Deutschland, bezw. Russland in die Diskussion einbezogen."

Indem wir auf alle diese Verhandlungen, sobald darüber näheres bekannt wird, zurückkommen werden, sei nur bezüglich des wichtigsten Gegenstandes, nämlich die Verstaatlichung der Südbahn, vorläufig nachstehendes bemerkt: Es scheint regierungsseitige Absicht zu bestehen, die Verstaatlichung vor Eintritt des konzessionsmässigen Einlösungsrechtes — d. i. vor dem 1. Januar 1896 — durchzuführen. Durch die Einlösung der Südbahn würde in Oesterreich das staatliche Eisenbahnnetz eine Vermehrung und Ausgestaltung von grosser verkehrspolitischer Bedeutung erfahren.

Sämmtliche Blätter beschäftigen sich eingehend mit dieser Frage und gelangen zu dem Ergebnisse, dass die Südbahnaktionäre höchstens eine Ablösungsrente von 4 fl. per Aktie erhalten werden. Die der Verstaatlichungsaktion entgegenstehenden Schwierigkeiten sind sehr grosse und es wird daher geraume Zeit bis zur Ueberwindung derselben nöthig sein.

Die Eisenbahnpolitik Oesterreichs.

Unter dem Eindruck der erweiterten Verstaatlichungsaktion, in welche auch gerüchtweise die Kaiser Ferdinands-Nordbahn einbezogen werden soll, sucht die „N. Fr. Pr." die in der in Nr. 70 S. 665 d. Ztg. besprochenen Schrift des Dr. Eder „Die Eisenbahnpolitik Oesterreichs nach ihren finanziellen Ergebnissen" enthaltenen Schlussfolgerungen über die nachtheiligen Wirkungen der Verstaatlichung in Oesterreich eingehend zu widerlegen. Das genannte Blatt bemängelt ebenfalls, dass in der gedachten Schrift die volkswirthschaftliche Wichtigkeit der Verstaatlichung ganz ausser Acht geblieben ist und tritt für dieselbe mit nachstehenden Daten ein. Es sei nicht richtig, dass der Staatsverwaltung das frühere Garantiesystem um 2,6 Millionen Gulden jährlich weniger als das gegenwärtige Staatsbahnsystem an unbedeckten Lasten gekostet habe. Es sei nicht gleichgültig, ob Lasten in einer bestimmten Höhe für ein grösseres oder kleineres Netz erwachsen sind, es sei bei einer derartigen Vergleichung die Länge des Netzes von ausschlaggebender Bedeutung. Zieht man demgemäss jene garantirten Bahnen in Betracht, welche seither in das Eigenthum des Staates übergegangen sind oder für Rechnung des Staates in Betrieb genommen wurden, so ergibt sich folgendes Bild:

Es betragen die Ergebnisse der nachstehenden garantirten Eisenbahnen in den Jahren 1872 bis einschl. 1883:

Name der Bahn	Gesammtsumme der in Garantie gestandenen Jahreskilometer	Garantiezuschüsse Gulden Oe. W. Noten
1. Kaiserin Elisabethbahn . . .	9 167	24 893 887
2. Galizische Carl Ludwigbahn (Lemberg - Brody - Podwoloczyska)	2 881	8 484 992
3. Kaiser Franz Josefbahn . . .	8 329	19 392 874
4. Kronprinz Rudolfbahn	8 501	66 808 867
5. Vorarlberger Bahn	1 003	9 107 516
6. Erzherzog Albrechtbahn . . .	1 718	8 849 959
7. Erste Ungarisch - Galizische Eisenbahn	1 620	12 006 509
8. Ungarische Westbahn	522	3 809 573
zusammen	33 741	153 354 177

Demnach: Garantiezuschuss im Durchschnitt pro Kilometer und Jahr 153 354 177 : 33 741 = 4 545 fl.

Hingegen zeigen die Ergebnisse des Staatseisenbahn-Betriebes in den Jahren 1884 bis 1893:

Jahr	1 Länge der Staatsbahnen und der für Rechnung des Staates betriebenen Privatbahnen	2 Zinsen, Amortisation und Garantien für Bahnen im Etat des Handelsministeriums	3 Zinsen der Eisenbahnschuld (ohne Tilgung) im Etat der Staatsschuld	4 5 % Zinsen der für Kauf, Bau, Vorschüsse und Investitionen aus dem laufenden Budget verwendeten Summe	I Summe der Rubriken 2, 3 und 4	II Reiner Betriebsüberschuss d. Staatsbahnen	III Abgang Rubrik I abzüglich Rubrik II
		Millionen Gulden Oesterreichischer Währung in Noten					
1884	3,948	23,1	—	7,35	30,45	11,4	19,05
1885	4,498	22,5	—	7,82	30,32	12,1	18,22
1886	4,507	22,7	—	8,49	31,19	15,1	16,09
1887	4,596	9,2	8,0	9,12	26,32	16,7	9,62
1888	4,740	5,4	13,5	9,93	28,83	18,6	10,23
1889	4,909	0,9	20,0	10,55	31,45	20,1	11,35
1890	4,982	2,7	19,9	11,21	33,81	19,4	14,41
1891	5,039	2,7	19,3	11,78	33,78	17,2	16,58
1892	6,559	9,4	19,4	12,31	41,11	20,5	20,61
1893	6,593	9,9	22,0	13,13	45,03	24,7	20,33
zus.	50,371	108,5	122,1	101,69	332,29	175,8	156,49
Hierzu Amortisation laut S. 121 der Studie 2,3 Millionen Gulden per Jahr, daher für 10 Jahre = ...							23,00
zusammen							179,49

somit im Durchschnitt per Kilometer und Jahr 179 490 000 : 50,371 = 3 563 fl. Oe. W. Noten.

(Bezüglich mehrerer voranstehenden Posten rechtfertigt die „N. Fr. Pr.“ die entsprechenden Abweichungen von der Eder'schen Studie.)

Diese Vergleichung ergibt folgendes Resultat: Zieht man jene garantirten Bahnen in Betracht, welche seither in das Eigenthum des Staates übergegangen sind oder für Rechnung des Staates in Betrieb genommen wurden, so ergibt sich, dass die Staatsverwaltung für dieselben in den Jahren 1872 bis 1883 Garantiezuschüsse im Betrage von durchschnittlich rund 4 500 fl. per Kilometer geleistet hat. Dagegen hat die Staatsverwaltung in den Jahren 1884 bis 1893 bei den in ihrem Eigenthum befindlichen und auf ihre eigene Rechnung betriebenen Bahnen durchschnittlich nur einen Abgang von rund 3 600 fl. per Kilometer Bahnlänge, d. i. um rund 20 % weniger zu bedecken gehabt. Wenn auch die Behauptung, dass der Aufwand des Staates von 20,76 auf 23,35 Millionen Gulden gestiegen ist, richtig ist, so wurde übersehen, dass die erstere Leistung für ein Netz von 3 101 km aufgewendet wurde, während die letztere von einem Netze im Umfange von 6 593 km in Anspruch genommen wird. Würde die Belastung des Budgets aus dem Titel des Eisenbahnwesens unter der Aegide des Staatsbetriebes gleichen Schritt gehalten haben, dann hätte das Budget entsprechend der Belastung, wie sie aus dem Garantiesystem sich ergeben hat, im letzten Jahre mit rund 44 Millionen Gulden in Anspruch genommen werden müssen. Thatsächlich beziffert sich aber dieser Zuschuss nur mit 23,3 Millionen Gulden. Dieser bedeutende Erfolg des Staatsbetriebes ist um so bemerkenswerther, als mehrere Momente zu berücksichtigen sind, welche denselben zweifellos in ungünstigem Sinne beeinflusst haben. Unter den in den letzten Jahren auf Rechnung des Staates gebauten Bahnen erheischten viele Linien, wie die Arlbergbahn, einen namhaften Bauaufwand, oder es waren solche Linien, welche theils als Nothstandsbauten, theils aus anderen öffentlichen Rücksichten ohne Bedachtnahme auf eine ausreichende Rentabilität ausgeführt werden mussten und welche thatsächlich theils geringe Erträgnisse, theils Betriebsdefizite liefern.

Ueberdies kann nicht unerwähnt bleiben, dass die Steuerleistung der Staatsbahnen eine bei weitem höhere ist, als dies unter dem Garantiesystem der Fall war. Während die Steuerleistung der garantirten, später in den Staatsbetrieb übergegangenen Bahnen in dem Zeitraum von 1872 bis 1883 im ganzen 9,7 Millionen Gulden betrug, beziffert sich dieselbe für den Zeitraum 1884 bis 1893 mit 18,1 Millionen Gulden.

Wenn die finanziell günstigen Ergebnisse des Staatsbetriebes nicht so einschneidend zum Ausdruck gelangen, wie man sich dies vielleicht seinerzeit vorgestellt hat, so darf nicht übersehen werden, dass der Staatsbetrieb dem Publikum ungleich mehr bietet, als dies unter dem Garantiesystem seitens der Privatbahnen der Fall war. Wir möchten endlich noch auf die mannigfachen Verbesserungen hinweisen, welche auf die Initiative der Staatsbahnverwaltung hin im Eisenbahnbetriebe durchgeführt worden sind. Die im Publikum so beliebten Korridorwagen wurden von den Staatsbahnen eingeführt; die Ausgestaltung des Fahrplanes, die Erweiterung der Stationen, sowie die Errichtung zahlreicher neuer Haltestellen haben unter dem Einfluss des Staatsbetriebes beträchtliche Fortschritte aufzuweisen. Wenn das Budget jetzt einen bestimmten Zuschuss unter dem Titel des Eisenbahnbetriebes in Anspruch nimmt, so kennt man genau die Verwendung, welche die alljährlich bewilligten Geldsummen finden, während man unter dem Garantiesystem nicht selten dem Vorwurfe begegnete, dass die Privatbahnen, welche neben garantirten auch ungarantirte Linien im Betriebe hatten, mit den Mitteln des Staates gearbeitet haben. Und schliesslich nehme man sich die Mühe und verfolge die Geschäftsberichte der Staatsbahnen, aus welchen klar zu ersehen ist, wie viele Millionen Gulden für die Verbesserung der Bezüge des von den garantirten Bahnen übernommenen Personals verwendet worden sind!

(In einer weiteren Ausführung bespricht die „N. Fr. Pr.“ die Tarifermässigungen der Staatsbahnen und die daraus hervorgegangene Nöthigung der Privatbahnen zu Tarifreformen, worauf wir noch zurückkommen.)

Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen.

Laut Verordnung der K. K. Ministerien des Handels und der Finanzen vom 20. August d. J. wurde die Bestimmung ausser Kraft gesetzt, dass die Besteller von mindestens 1 000 Stück Frachtbriefen bei der K. K. Hof- und Staatsdruckerei eine Provision von 1,5 % der Stempelgebühr geniessen. Dadurch wird jedoch die den Bahnverwaltungen rücksichtlich der zum Verschleisse übernommenen Frachtbriefe zukommende Provision von 1,5 % der Stempelgebühr, dann die den übrigen Verschleissern zugesicherte Verschleissprovision nicht berührt. Zugleich werden in Nr. 108 des „Ver.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff.“ die Preistarife der von der K. K. Hof- und Staatsdruckerei hergestellten gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefe für den internationalen und internen Verkehr kundgemacht.

Die Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn.

In dem den Delegationen vorgelegten Budget finden sich diesbezüglich folgende Ziffern: Die Tilgungsquote und die Zinsen des Darlehens zum Bau der Eisenbahn Doboj-Tuzla-Siminhan haben sich um 46 710 fl., nämlich auf 103 400 fl. erhöht, und als neue Post erscheint die Tilgungsquote des Anlehens für den Bau der Bahnlinie Gunja-Brcka mit 58 000 fl.

Infolge einer Interpellation: warum die zweite Eisenbahnverbindung mit Dalmatien (von Spalato an die Dalmatinische Grenze), welche von beiden Ländern dringend gewünscht wird, von der Oesterreichischen Regierung nicht in Angriff genommen wird — erklärte Minister Kállay, dass ihm die Gründe dieser Verzögerung nicht bekannt sind, er aber alles aufbieten werde, um dieselben bald zu beseitigen.

Wie der „Dalmata“ meldet, hat das Reichs-Finanzministerium sich entschlossen, die im Bau befindliche Bahnlinie Sarajevo-Bugojno-Arzano statt, wie projektirt, an die Bahnlinie Arzano-Spalato, an die Bahnlinie Banjaluka-Novi anzuschliessen.

Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt: a) dem Reichsraths-Abgeordneten Dr. Karl Lewakowski in Lemberg für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Muszyna-Krynica der Staatsbahnlinie Tarnow-Orlo nach Krynica auf die Dauer eines Jahres; b) der Oesterreichischen Länderbank in Wien für nachfolgende als Untergrundbahnen herzustellende Lokalbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Wien auf die Dauer eines Jahres, und zwar: 1. für eine Linie von der Ferdinandsbrücke unter der Dominikanerbastei, der Wollzeile, dem Stephansplatze und der Kärntnerstrasse zur Elisabethbrücke; 2. für eine Linie von der Elisabethbrücke unter der Operngasse, dem Opern-, Burg- und Franzensring, der Schottengasse, Freiung, Renngasse, dem Konkordiaplatze und der Heinrichsgasse zum Franz Josefskai und 3. für eine von der sub 2 beschriebenen Linie beim Opernring ausgehende Abzweigung unter der Babenberger und Mariahilfer Strasse zum Westbahnhofe); c) dem Bürgermeister Franz Kastner in Leonfelden für eine Lokalbahn von Freistadt oder einem anderen geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Linz-Budweis nach Haslach zum Anschlusse an die Mühlkreisbahn auf die Dauer eines Jahres; d) der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft für eine normalspurige Lokalbahn von dem Endpunkte der gesellschaftlichen Linie in St. Leonhard nach Gartenau und Taxach auf die Dauer eines Jahres.

Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn.

Der Präsident der K. K. Staatsbahnen, Sektionschef von Bilinski, hat die Linien dieser Bahn inspizirt. Er äusserte sich in hohem Grade befriedigt über den Bauzustand der Bahn sowie über deren Anlagen, welche eingehend besichtigt wurden. Sektionschef von Bilinski bezeichnete die Bahn als ein Kleinod und meinte, es wäre die beste und schönste Bahn, die bisher verstaatlicht worden sei. Ihre Uebernahme in den Staatsbetrieb werde keine Investitionen erfordern. Die Bahn bedürfe nichts, als so erhalten zu werden, wie sie ist.

Die ausserordentliche Generalversammlung, welcher das Verstaatlichungs-Uebereinkommen zur Genehmigung vorgelegt werden soll, findet am 22. Oktober d. J. statt.

Direktorenkonferenz, betreffend den Orientverkehr.

Dieselbe fand in Herkulesbad unter Vorsitz des Direktors Schober der Ungarischen Staatsbahnen statt. Die Verhandlungen haben die Regulirung verschiedener Tarifsätze des Orientverkehrs bezweckt. Die Delegirten nahmen dann die Besichtigung der Arbeiten am Eisernen Thore vor.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im August d. J.

In jenem Monate hat der Betrieb der Oesterreichischen Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen eine Einnahme von 7 886 183 fl. ergeben, das ist um 235 400 fl. mehr als im gleichen Monate des Vorjahres. Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende August d. J. wird eine Gesammteinnahme von 55 643 354 fl. ausgewiesen, das ist um 4 742 326 fl. mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Tarifermässigung für den Getreideexport.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen verlautbart namens der betheiligten Verwaltungen folgendes: Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangt ein neuer Tarif-

theil für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. zwischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), der Ungarischen Staatseisenbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits, nebst einem Anhange, enthaltend die Kursdifferenzen, zur Einführung. Das zum bisher gültigen Tarife ausgegebene Benachrichtigungsblatt, betreffend die Beförderung von Getreide usw. in loser Schüttung, behält auch hinsichtlich des neuen Tarifs unverändert Geltung. Hierdurch wird der Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband, gültig vom 15. April 1891, nebst Nachtrag I und II, aufgehoben und ersetzt. Die bisherigen Frachtsätze bleiben jedoch für jene Stationen, welche in den gegenwärtigen Tarif nicht mehr einbezogen sind oder deren Frachtsätze eine Erhöhung erfahren, noch bis 31. Oktober d. J. in Kraft.

Eröffnung der Lokalbahn Körös-Belovár.

Diese 32,41 km lange, einer Aktiengesellschaft angehörende Lokalbahn, deren Betrieb von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bezw. der Betriebsleitung in Agram geführt wird, wurde mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Sz. Iván, Zabno, Rovisce und Belovar am 12. September d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Namensänderung, Eröffnung und Erweiterung der Befugnisse von Haltestellen.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Protivin-Zditz der K. K. Staatsbahnen gelegenen Haltestelle Lhota-Smetanova wird vom 1. Oktober d. J. an, in „Lhota-Mirotitz“ abgeändert.

Zwischen den Stationen Jablunka und Mosty der Oesterreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Bahn wurde die Haltestelle „Lomnathal“ eröffnet.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete, an der zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn gehörigen Lokalbahn Zauchtel-Bautsch, zwischen der Station Bautsch und der Halte- und Ladestelle Tschirm, gelegene Personen-Haltestelle „Schwansdorf“ ist am 24. d. Mts. als Halte- und Ladestelle auch für den beschränkten Verkehr von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen eröffnet worden.

Ersatzanspruch für eine durch Kohlenstaub verunreinigte Mehlsendung (Rechtsfall).

Der Adressat einer Mehlsendung verklagte die Oesterreichische Nordwestbahn auf Bezahlung von 538,56 fl., bezw. 208,24 fl. sammt Nebengebühren für die in einem mit Kohlenstaub verunreinigten Wagen beförderte und deshalb entwerthete Sendung. Sämmtliche 3 Instanzen (Entscheidung des O. G.-H. vom 8. März 1893) verurtheilten die Verklagte zur Bezahlung von nur 17 fl. sammt Zinsen und zwar mit folgender Begründung: Nach § 49 im Zusammenhalte mit § 59 al. 3 des im vorliegenden Falle relevanten alten Eisenbahn-Betriebsreglements gilt, so lange der Frachtbrief dem Empfänger des Gutes nicht übergeben ist, der Absender als der Alleinberechtigte der Eisenbahn gegenüber, während dem Empfänger nach Art. 405 H.-G.-B. blos das Recht zusteht, die Eisenbahn auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes zu belangen. Da Kläger die Auslieferung des Frachtbriefes nicht verlangte, so konnte er einen Anspruch wegen Beschädigung des Gutes nicht im eigenen Namen, sondern nur in seiner durch eine Cession erworbenen Eigenschaft als Rechtsnachfolger des Absenders erheben, dessen Rechte allein in Hinsicht der Forderung auf ihn übergehen. Da die Gesellschaft zugibt, dass 20 Säcke Mehl durch Verladung in einem verunreinigten Wagen beschädigt wurden, so stand dem Kläger, sobald er Rechtsnehmer des Absenders geworden war, nach § 68 Abs. 1 des erwähnten Eisenbahn-Betriebsreglements und Art. 396 H.-G.-B. nur das Recht zu, den Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Gutes im beschädigten Zustand und dem gemeinen Handelswerthe am Ort der Absendung ersetzt zu verlangen. Ein weiterer Anspruch tritt gemäss dem citirten Art. 396 H.-G.-B. nur im Falle der bösen Absicht ein, welche aber vom Kläger selbst nicht behauptet, geschweige denn erwiesen wurde. Was aber den erwähnten Unterschied betrifft, so muss die durch die Eisenbahn erhobene Schadensziffer von 17 fl. als richtig anerkannt werden, da die Schätzung durch Sachverständige nicht mehr möglich ist (die Waare ist nämlich inzwischen, nach 4 Wochen, gemäss § 61 des Eisenbahn-Betriebsreglements von der Bahn verkauft worden) und der diesfalls angebotene Schätzungseid deshalb unzulässig ist, weil die Feststellung des Handelswerthes eines Gutes nur durch Sachverständige erfolgen kann. — Dagegen war die von der verklagten Gesellschaft gegen den Schadenersatzbetrag eingewendete Kompensationsforderung von auf Grund des § 61 des Eisenbahn-Betriebsreglements beanspruchtem Lagerzins auf abgesonderte Geltendmachung zu verweisen. Denn einerseits kann die Gesellschaft keinen ziffermässig bestimmten Betrag als dem Kläger „zur Tragung fallend“ erweisen, da in diesem Prozess überhaupt nicht festgestellt werden konnte, welche Zeit hindurch die Annahme des beschädigten Gutes als „verweigert“ (§ 61 des Eisenbahn-Betriebsreglements) angesehen werden kann, andererseits hat die Gesellschaft die Nichtkompensabilität des Lagerzinses schon dadurch anerkannt, dass sie dieselben nicht von dem Verkaufspreis zurückbehielt und zwar nicht einmal mit dem die Schadenersatzsumme von 17 fl. übersteigenden Theilbetrag. Da der Kläger im wesentlichen sachfällig geworden, wurde er gemäss der C.-P.-O. in die Hälfte der der Gesellschaft verursachten Gerichtskosten verurtheilt. (Röll'sche Sammlung. VII. Jahrg. Nr. 61.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Wort Verstaatlichung übt noch immer einen unbezwinglichen Zauber auf die Gemüther der Börsenmehrheit aus; ist das Wort einmal ausgesprochen, so werden davon alle Gebiete des Eisenbahnmarktes ergriffen. Die rasche Austragung aller verkehrspolitischen Streitfragen zwischen den beiden Reichshälften muss geradezu in Erstaunen setzen und zeugt ebenso für die Energie, als für das Entgegenkommen der beiderseitigen Handelsminister. Abgesehen von den Aktien der Südbahn (113,25), welche durch die etwas pessimistische Berechnung der Einlösungsrente litt, bewegten sich die Aktien der übrigen Bahnen in aufsteigender Richtung. So die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3400), der Nordwestbahn (230,75), der Staatsbahn (362,50), der Aussig-Teplitzer Bahn (1705), der Böhmischen Nordbahn (299), der Böhmischen Westbahn (403,50) und der Kaschau-Oderberger Bahn (194). Von Prioritäten waren die 5 % der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen (135,50) in Nachfrage, während die 3 % der Südbahn (165,25) stark ausgeboten wurden.

Die Norwegischen Eisenbahnen im Jahre 1892/93.

Die Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen betrug in dem vom 1. Juli 1892 bis dahin 1893 reichenden Berichtsjahre unverändert 1 562 km, von denen 592 km mit Vollspur und 970 km mit einer Spurweite von 1,067 m gebaut sind. Von sämmtlichen Linien gehören 1 494 km 13 Staatsbahn-Interessentenschaften, das sind Bahnen, die dem Staate im Verein mit einzelnen Privatpersonen und Gemeinden gehören, aber vom Staate allein als wirthschaftliche Einheiten verwaltet werden. Die übrigen 68 km entfallen auf die Norwegische Hauptbahn, für welche die wirthschaftlichen und Verwaltungsverhältnisse durch den am 17. Dezember 1850 zwischen dem Staate und den Englischen Bauunternehmern geschlossenen Vertrag geordnet wurden. Ausserdem ist am 1. November 1893 eine vollspurige Eisenbahn von Kongsvinger (Station der Kongsvinger Bahn) das Glommenthal aufwärts nach Flisen eröffnet worden. Ferner sind auf Grund früherer Reichstagsbeschlüsse im Bau die Bahnen: 1. von Hamar am Mjösensee seinen Zufluss aufwärts über Lillehammer nach Sell (vollspurig), 2. von Eidanger (Station der Linie Laurvik-Skien) seewärts nach Brevik (schmalspurig); 3. von Christiansand landeinwärts nach Byglandsfjord (schmalspurig); letztere Linie hat keine Anschlüsse an das übrige Bahnnetz. Ueberdies war bis Ende 1893 die schmalspurige Privatbahn von Nestun an der Eisenbahn Bergen-Voss südwärts nach dem Küstenort Osören dem Betriebe übergeben. Schliesslich hat der Reichstag anfangs 1894 den Bau folgender Linien beschlossen: 1. von Vossewangen (Endpunkt der Schmalspurbahn Bergen-Voss) durch Rundalen und Gravehalsen landeinwärts nach Tangevand (74 km, Baukostenanschlag 16 000 000 *M.*); 2. von Ekersund (Endpunkt der Schmalspurbahn Stavanger-Ekersund) gleichlaufend mit der Küste nach Flekkefjord (74 km, 8 260 000 *M.*); 3. von Arendal an der Südküste landeinwärts nach Aamlid-Kirche ohne Anschluss an andere Bahnen (47 km, 5 000 000 *M.*); 4. von Flisen (Endpunkt der neugebauten Linie Kongsvinger-Flisen) das Glommenthal aufwärts nach Elverum an der Nordbahn Hamar-Drontheim (42 km, 2 200 000 Mark); 5. von Hell, Station der Meraker Bahn (Drontheim-Storlien) am Drontheimfjord nordwärts über Levanger und Stenkjär nach Sunde am Endpunkt des Snaasenvandet (108 km, 9 200 000 *M.*); endlich 6. von Christiania direkt nördlich ins Land hinein über Grue nach Gjövik am Nordwestende des Mjösensees mit einer kleinen Abzweigung nach Rökenviken (132 km, 12 660 000 *M.*).

Da am 1. Januar 1891 Norwegen 1 988 674 Einwohner und 322 664 Geviertkm Flächeninhalt hatte, so entfielen am 30. Juni 1893 auf je 10 000 Einwohner 7,855 km und auf je 1 000 Geviertkilometer 4,843 km Eisenbahnen; mit Bezug auf die Einwohnerzahl war das Eisenbahnnetz am dichtesten im Amt Hedemarken, wo 31,067 km auf 10 000 Bewohner entfielen, und am

dünnsten im Amt Kristians mit 0,184 km. Im Verhältniss zum Flächeninhalt hatte das Amt Jarlsberg und Laurvig mit 56,872 km auf 1 000 Geviertkm das dichteste, das Amt Kristians mit 0,079 km das dünnste Eisenbahnnetz. Die Gesammtzahl der Stationen betrug 201, die durchschnittlich 7,7 km von einander entfernt lagen. Am dichtesten lagen die Stationen auf der Christiania-Drammen Bahn, nämlich durchschnittlich nur 5,3 km von einander; am dünnsten auf der Aamot - Tönset Bahn, nämlich durchschnittlich 14,3 km von einander. Die Stationen haben Abfertigungsbefugniss für Reisende, Gepäck, lebende Thiere, Fahrzeuge und Güter aller Art; ausser den genannten 201 Stationen gibt es aber noch 39 Haltestellen, deren Abfertigungsbefugnisse in irgend welcher Weise beschränkt sind.

Das ursprüngliche Baukapital für das Gesammtnetz beläuft sich auf 120 770 313,60 Kronen, von denen 3 026 613,60 Kr. durch Anleihen und 117 743 700 Kr. durch Antheilscheine aufgebracht sind; von den Antheilscheinen besitzen der Staat 79 %, die Gemeinden und Privatpersonen 21 %. Für Vergrösserungen und Verbesserungen während des Betriebes wurden bis zum Ende des Berichtsjahres 9 998 084,49 Kr. ausgegeben, von denen 7 440 317,89 Kr. aus den Ueberschüssen bestritten und 2 557 766,60 Kr. durch Anleihen aufgebracht wurden. Das gesammte Anlagekapital für das Eisenbahnnetz mit Ausschluss des sonstigen Eigenthums belief sich demnach am 30. Juni 1893 auf 130 768 398,09 Kr., von denen 16 068 651 Kr. auf die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln entfielen. Andererseits vertheilte sich das Anlagekapital mit 119 141 118,90 Kr. auf die Staatsbahnen und mit 11 627 279,19 Kr. auf die Hauptbahn. Das kilometrische Anlagekapital war am höchsten bei der Hauptbahn (171 494 Kr.); es folgten die Christiania-Drammen Bahn (123 482 Kr.), die Smaalensbahn (114 629 Kr.) und die Merakerbahn (111 005 Kr.). Am geringsten war das kilometrische Anlagekapital bei Grundset-Aamot (25 170 Kr.), Hamar-Grundset (46 832 Kr.) und Stören-Aamot (51 830 Kr.).

Befördert wurden auf dem ganzen Netze in I. Klasse 9 403 Personen (0,2 %), in II. 456 485 (8 %) und in III. 5 220 522 Personen (91,8 %), im ganzen also 5 686 410 Personen, von denen 5 351 298 auf die Staatsbahnen und 502 141 auf die Hauptbahn entfielen. Im ganzen wurden 134 076 056 Personenkm zurückgelegt, und zwar 1,1 % in I., 13,8 % in II. und 85,1 % in III. Klasse. Jeder Reisende legte durchschnittlich in I. Klasse 160,2 km, in II. 40,7 km und in III. 21,8 km zurück; von den angebotenen Plätzen wurden in I. Klasse 6,6 %, in II. 13,3 % und in III. 23,9 % benutzt. Der Güterverkehr betrug 1 389 435 t Eil- und Frachtgut, 56 732 t frachtfreies Gut und 14 574 t Fahrzeuge und Vieh, im ganzen also 1 460 741 t, von denen 1 187 651 t auf die Staatsbahnen und 529 585 t auf die Hauptbahn entfielen. Die Gesammtzahl der Tonnenkilometer, einschliesslich der von Post und Gepäck zurückgelegten, belief sich auf 104 541 200. Durchschnittlich legte jede Tonne Eil- und Frachtgut 67,8 km, frachtfreies Gut 43,2 km und jede Tonne Fahrzeuge oder Vieh 93,9 km zurück.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 3 721 566,72 Kr., für Gepäck 59 749,06 Kr., für Post 267 684,54 Kr., für Fahrzeuge 18 446,94 Kr., für lebende Thiere 112 717,77 Kr., für Eilgut 316 814,99 Kr., für Frachtgut 4 468 025,15 Kr. und aus anderen Quellen 223 649,85 Kr., im ganzen also 9 188 655,02 Kr. oder 5 823 Kr. für 1 km Betriebslänge; von der Gesammteinnahme entfielen 44,1 % auf den Personenverkehr (einschliesslich Gepäck und Post), 53,5 % auf den Güterverkehr (einschliesslich Fahrzeuge und lebende Thiere) und 2,4 % auf andere Quellen. Zu der Gesammteinnahme trugen die Staatsbahnen 7 572 114,58 Kronen (5 015 Kr. für 1 km) und die Hauptbahn 1 616 540,44 Kr. (23 773 Kr. für 1 km) bei; diese verhältnissmässig günstigere Einnahme der Hauptbahn rührt daher, dass bei dieser nur 26,6 % aus dem Personenverkehr, aber 68,8 % aus dem Güterverkehr eingingen, während sich dieses Verhältniss bei den Staatsbahnen auf 47,8 bezw. 50,2 % stellte. Die höchste kilometrische Einnahme von den einzelnen Staatsbahnen hatte die Christiania-Drammenbahn (16 977 Kr.), bei welcher der Personenverkehr fast $^2/_3$ und der Güterverkehr wenig mehr als $^1/_3$ der Einnahme ergab; nächstdem am günstigsten stand die Kongsvingerbahn (7 083 Kr.), bei welcher aber umgekehrt der Personenverkehr nur $^1/_4$, der Güterverkehr dagegen fast $^3/_4$ der Einnahme ergab. Die geringste kilometrische Einnahme hatten die Stavanger - Ekersundbahn (1 974 Kr.) mit weit überwiegendem Personenverkehr und die Stören-Aamotbahn (2 287 Kr.) mit ungefähr gleicher Vertheilung der beiden Verkehrsarten.

Die Ausgaben beliefen sich für die allgemeine Verwaltung auf 137 431,43 Kr. (1,9 %), für die Verkehrsabtheilung auf 2 160 298,10 Kr. (30,6 %), für die Maschinenabtheilung auf 2 274 675,91 Kr. (32,3 %), für die Bahnabtheilung auf 2 436 524,09 Kronen (34,5 %) und für verschiedene Zwecke auf 44 917,95 Kr. (0,7 %), im ganzen also auf 7 053 847,48 Kr. oder 4 470 Kr. für 1 km Betriebslänge bezw. 76,8 % der Einnahmen. Von der Gesammtausgabe entfielen auf die Staatsbahnen 6 098 203,89 Kr. (4 039 Kr. für 1 km) und auf die Hauptbahn 955 643,59 Kr. (14 054 Kr. für 1 km). Das günstigste Ausgabenverhältniss hatte die Hauptbahn mit 59,1 %; es schlossen sich von den Staatsbahnen an die Kongsvingerbahn (66,3 %), Eidsvold-Hamar (69,3 %), Christiania - Drammen (69,6 %) und Grundset - Aamot (69,8 %). Das ungünstigste Ausgabenverhältniss bestand bei Drammen-Skien (101 %), Bergen-Voss (96,1 %) und Stavanger-Ekersund (93,9 %).

An Betriebsüberschuss verblieben 2 134 807,54 Kr. oder 1 353 Kr. für 1 km Betriebslänge bezw. 1,61 % des Anlagekapitals (gegen 1,70 % im Vorjahre). Zu dem Ueberschuss kamen hinzu 144 074,42 Kr. Zinsen und 46 591,39 Kr. verschiedene Erträge; es gingen aber 394 052,02 Kr. Zinsen ab, sodass 1 931 421,33 Kr. verblieben. Davon wurden 125 714,41 Kr. zu Kapitalabschreibungen verwendet, 3 000 Kr. flossen in den Tilgungsbestand der Smaalensbahn und 329 312,40 Kr. in die Rücklagen der verschiedenen Bahnen, aber 41 933,68 Kr. wurden dem Gewinnbestande entnommen, sodass 1 515 298,20 Kr. zur Gewinnvertheilung verfügbar waren. Den höchsten Gewinn vertheilte die Hauptbahn, nämlich 7,5 % an die Vorzugs- und 6,5 % an die Stammantheilscheine; von den Staatsbahnen vertheilte Hamar-Grundset 2,8 %, die Kongsvingerbahn 2,5 %, Drammen-Randsfjord 2,4 %, Christiania-Drammen und Eidsvold-Hamar je 2 %, die Merakerbahn 1,6 %, Drontheim-Stören 0,8 % und die Smaalensbahn 0,7 %. In die Rücklagen floss der gesammte Ueberschuss bei Grundset-Aamot (15 785,13 Kr.), Stavanger-Ekersund (5 810,66 Kr.) und Bergen-Voss (19 648,35 Kr.). Ein Fehlbetrag von 9 908,72 Kr. ergab sich bei der Stören-Aamotbahn, weil bei dieser zwar ein geringer Betriebsüberschuss verblieb, die gezahlten Zinsen aber die eingenommenen Zinsen bedeutend überstiegen. Bei der Drammen-Skienbahn endlich erwuchs ein Fehlbetrag von 11 284,79 Kr., weil einerseits die Betriebsausgaben von den Einnahmen nicht gedeckt wurden und andererseits die gezahlten Zinsen die eingenommenen überwogen. Kr.

Aus Spanien und Portugal.

Eisenbahn Tarragona-Barcelona-Frankreich.

Der Hauptversammlungsbericht vom 29. April d. J. theilt mit, dass die ganze Neubaulinie Barcelona - Reus - Caspe - Saragossa am 1. Juli d. J. voraussichtlich dem Verkehre übergeben werden sollte; der erste Zug von Barcelona ist bereits am 24. Mai d. J. bis Saragossa durchgelaufen. Da nach dem Hauptversammlungsbericht der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante die Linie Valladolid-Ariza vor dem 1. Januar 1895 in Betrieb genommen werden soll, so läuft der dreijährige Zeitraum, der auf Grund des Zusatzvertrages vom 15. Mai 1891 für die Verschmelzung der beiden Gesellschaften zu Grunde zu legen ist, vom 1. Januar 1895 bis dahin 1898.

Eisenbahn Madrid-Villa del Prado.

Das Madrider Gericht erster Instanz machte am 28. Mai d. J. bekannt, dass sich die Eisenbahngesellschaft Madrid-Villa del Prado erboten hat, folgenden Vergleich (convenio) mit ihren Gläubigern einzugehen:

Art. 1. Die Schuldverschreibungen sind nach endgültiger Genehmigung des Vergleichs einzureichen.

Art. 2. Die 16 935 Schuldverschreibungen erster Reihe werden mit einem Aufdruck des Inhalts, dass sie je auf $^1/_{20000}$ des Gesellschaftsvermögens und der Erträge Anspruch haben, versehen und an die Inhaber zurückgegeben. An die Inhaber der 4 000 Schuldverschreibungen zweiter Reihe werden 2 700 Schuldverschreibungen, die mit dem gleichen Aufdruck versehen sind, vertheilt; von diesen 2 700 Schuldverschreibungen geniessen indessen 1 000 die Betheiligung an den Erträgen erst nach Beginn der Verlängerungsbauten der Bahn. Unter die anderen nicht besonders gewährleisteten Gläubiger werden nach Verhältniss der Bedeutung ihrer Guthaben die übrigen 365 Schuldverschreibungen vertheilt.

Art. 3. Die 50 000 Antheilscheine werden mit einem Aufdruck des Inhalts versehen, dass sie den Beschlüssen der Hauptversammlung vom 5. März d. J. zustimmen und ihre Ansprüche auf eine einfache Betheiligung an den Erträgen, und zwar auf $^1/_{50000}$ für jeden Antheilschein ermässigen.

Art. 4. Nach Regelung der Lage gegenüber den Gläubigern setzen sich die Hauptversammlungen aus den Inhabern der 20 000 mit Aufdruck versehenen Schuldverschreibungen und den Inhabern der 50 000 mit Aufdruck versehenen Antheilscheine zusammen. Die Schuldverschreibungen geben Anspruch auf je eine Stimme, während nur auf 10 Antheilscheine eine Stimme entfällt. Da die Gesammtzahl der Stimmen 25 000 beträgt, von denen 20 000 auf die Schuldverschreibungen und 5 000 auf die Antheilscheine entfallen, so werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes zu $^4/_5$ aus den Schuldscheininhabern, zu $^1/_5$ aus den Antheilhabern gewählt.

Art. 5. Niemand kann für sich oder andere mehr als 100 Stimmen ausüben.

Art. 6. Als Bürgschaft für die Geschäftsführung der Verwaltungsräthe sind 5 Schuldverschreibungen oder 100 Antheilscheine zu hinterlegen.

Art. 7. Die Betriebserträge nach Abzug der Betriebskosten, der allgemeinen Unkosten, des bevorrechteten Guthaben und aller Gesellschaftslasten werden künftig auf folgende Weise vertheilt: A. Es werden zunächst 5 % zur Ansammlung von Rücklagen abgenommen, bis diese 500 000 Pes. betragen. B. Darauf werden an jede mit Aufdruck versehene Schuldverschreibung 15 Pes. vertheilt. Von dem Rest werden 50 % zur Tilgung der neuen Schuldverschreibungen zum Satze von 300 Pes. bestimmt; der Verwaltungsrath kann an Stelle der Ausloosung den börsenmässigen Ankauf zum Tageskurse wählen. 50 % werden an die zustimmenden Antheilscheine als Gewinn vertheilt.

Art. 8. Im Falle der Auflösung werden vom Reinertrage des Gesellschaftsvermögens zunächst die Schuldverschreibungen zum Satze von 300 Pes. zurückgezahlt, während von dem Rest die Hälfte unter diese, die andere Hälfte unter die Antheilhaber vertheilt wird.

Art. 9. Der Verwaltungsrath erhält Vollmacht, die aus dem Vergleich erwachsenden Satzungsänderungen gemäss dem Hauptversammlungs-Beschlusse vom 5. März d. J. vorzunehmen. —

Durch Erkenntniss vom 23. Mai d. J. hat das Madrider Gericht beschlossen, die Gläubiger einzuladen, innerhalb 3 Monaten gemäss Art. 12 des Gesetzes vom 12. November 1869, betreffend das Verfahren bei Zahlungsunfähigkeit der vom Staate unterstützten Eisenbahngesellschaften, ihre Zustimmung oder Ablehnung des Vergleichs zu erklären.

Central-Catalonische Eisenbahn.

Die ausserordentliche Hauptversammlung hat die Ausgabe von 1 500 000 Pes. neuer Schuldverschreibungen, die mit je 15 Pes. jährlich verzinst werden, beschlossen. Diese Anleihe ist zu Vollendungsbauten, zur Fertigstellung des Bahnhofs Martorell und zur Bezahlung einiger Schulden bestimmt. Diese Schuldverschreibungen erhalten ein Vorrecht; nach ihrer Verzinsung und Tilgung werden von den Reinerträgen 90 000 Pes. zur Rückzahlung der alten Schuldverschreibungen zum Satze von 300 Pes. verwendet. Von dem Rest werden die alten Schuldverschreibungen verzinst, Rücklagen geschaffen und je 5 Pes. den Antheilscheinen zugewendet; der etwa noch verbleibende Betrag wird zur Hälfte zwischen die Schuldschein-Inhaber und Antheilhaber getheilt.

Eisenbahn Zafra-Huelva.

Ein Urtheil des Madrider Gerichts erster Instanz vom 6. August d. J. forderte die Gläubiger auf, sich über folgenden Vergleich auszusprechen:

Die bevorrechteten Guthaben für Enteignung und Bauarbeiten, die sich auf 85 702 Pes. belaufen, werden gesetzmässig unverkürzt gezahlt. Nach Genehmigung des Vergleichs zahlt die Gesellschaft die bis 1. Januar 1894 einschliesslich fällig gewordenen Zinsscheine und die bis dahin getilgten Schuldverschreibungen erster Hypothek nach ihrem Nennwerth unverkürzt. Die Gesellschaft vertheilt jährlich die verfügbaren Betriebserträge der 5 Jahre 1894 bis 1898 unter die Inhaber der 110 958 Schuldverschreibungen erster Hypothek; diese Vertheilung erfolgt gegen Uebergabe der beiden je einem Jahre entsprechenden Zinsscheine. Die Inhaber der 42 323 Schuldverschreibungen zweiter Hypothek verzichten auf die Bezahlung der vom 1. Juli 1894 bis 1. Januar 1899 fälligen Zinsscheine, die der Gesellschaft bei der endgültigen Zustimmung zur Vernichtung zu übergeben sind. Die am 1. Juli 1894 erfolgte Ausloosung von Schuldverschreibungen 1. und 2. Hypothek wird als nicht stattgefunden betrachtet. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, für die Bedürfnisse der Gesellschaft eine Anleihe von 625 000 Frcs. zu einem Zinssatz von höchstens 5 %, die ein Vorrecht vor den übrigen Werthen der Gesellschaft erhält, aufzunehmen.

Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahn.

Die Reichsstände haben ein Gesetz genehmigt, welches der Gesellschaft verlängerte Baufristen bewilligt. Die Strecke Val du Zafan-Alcaniz soll innerhalb 8 Monaten in Betrieb gesetzt werden; für die Reststrecke Alcaniz-San Carlos de la Rapita sind 4 Jahre bewilligt. Der Gesellschaft kommt auch ferner die Beihilfe von 6 483 480 Pes., die nach Verhältniss der ausgeführten Bauarbeiten gezahlt wird, zu gute.

Das Londoner Berufungsgericht hat das Urtheil erster Instanz (vgl. Nr. 50, S. 471 d. Ztg.) umgestossen und den Vergleich der Gesellschaft mit ihren Gläubigern (vgl. Nr. 31 S. 296 d. Ztg.) mit der Maassgabe genehmigt, dass eine etwas geringere Summe zur Vollendung der Anfangsstrecke verwendet wird, während $2^1/_2$ £ an die Schuldschein-Inhaber zurückgezahlt werden.

Betriebseröffnung.

Ausser den bereits in Nr. 13 S. 115 d. Ztg. mitgetheilten Betriebseröffnungen ist Ende 1893 noch die Linie Las Arenas-Plencia (14 km) dem Verkehre übergeben worden.

Fristverlängerung.

Durch Verordnung vom 21. Juli d. J. ist der Eisenbahngesellschaft Madrid-San Martin de Valdeiglesias eine Verlängerung der Frist für die Fertigstellung um 2 Jahre bewilligt worden.

Der Zonentarif in Portugal.

Am 11. Mai d. J. ist in Lissabon unter dem Vorsitz von Cabral Couceiro ein amtlicher Ausschuss zur Prüfung des Zonentarifs zusammengetreten. Direktor Justino Teixeira von der Minho- und Dourobahn hat eine eingehende Denkschrift über die Frage vorgelegt, wobei er zu einem für den Zonentarif günstigen Schlusse kommt. Der Ausschuss hat den Druck dieser Denkschrift beschlossen. Die Aufgabe des Ausschusses besteht ausserdem darin, einen Verordnungsentwurf, betreffend die allgemeine Regelung der Tarife, vorzubereiten.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 11. d. Mts. gedachte der Vorsitzende des Vereins, Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert, zunächst in warmen Worten des schmerzlichen Verlustes, den der Verein durch den Tod seiner langjährigen, vielfach thätigen, hochverdienten Mitglieder erlitten hat, die auch zum Theil um Staat und Wissenschaft sich grosse Verdienste erworben hatten, des Ober-Bau- und Geheimen Regierungsrathes Otto Früh in Hannover, des Geheimen Ober-Regierungsrathes Hermann Oberbeck, des Eisenbahndirektions-Präsidenten Hermann Löffler, des Wirklichen Geheimen Ober-Baurathes Johann Wilhelm Schwedler und des Eisenbahn-Bauunternehmers Rudolf Schneider. Die Versammlung ehrt das Andenken der Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Boedecker berichtet über die von gutem Erfolge begleiteten Maassnahmen zur Verhütung des Geräusches beim Befahren von Eisenbahnbrücken mit eisernem Oberbau, denen Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Bathmann Mittheilungen über Ergänzungen an den eisernen Ueberbauten der Unterführung der Liesenstrasse in Berlin anschliesst. Die Mittheilungen gaben Anlass zu weiteren Besprechungen in der Versammlung.

Der Herr Vorsitzende sprach sodann über die Ausdehnung der Deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1881 bis 1893 *) und über ihre Oberbauverhältnisse.

In Bezug auf die Oberbausysteme bemerkte derselbe, dass die Verwendung der breitbasigen Schienen auf Querschwellen stetig zunimmt; das Langschwellensystem ist seit 1888 in stetem Rückgang. 1881 lagen 52 572 km, 1893 69 685 km Geleis aus breitbasigen Schienen auf Querschwellen; in 116 km Geleis befinden sich auf der Bettung ruhende breitbasige Schienen und dreitheilige Schienen. Als Schienenmaterial wird immer mehr und mehr Stahl verwendet. Das Verhältniss von Eisenschienen zu Stahlkopf- und Stahlschienen stellte sich 1881 wie 56 : 12 : 32, dagegen im Jahre 1893 wie 24 : 8 : 68. Die Gewichtsvermehrung der Schienen hat mit der Zunahme der Geleise nicht Schritt gehalten; sie stellt sich wie 28 : 33. Es ist dies auf die Verminderung des Gewichts der auf Nebenbahnen verlegten meist leichteren Schienen zurückzuführen.

70 374 km oder 92 % aller Geleise haben Querschwellen. Geleise mit hölzernen Querschwellen gab es 1881 52 176 km, 1893 56 003 km; mit eisernen Querschwellen im Jahre 1881 1 310 km, im Jahre 1893 13 900 km. Die eisernen Querschwellen haben sich sonach mehr als dreimal so stark vermehrt wie die hölzernen. Zur Zeit gibt es noch 429 km Geleise auf Steinwürfeln.

Was die Holzarten der Schwellen betrifft, so hat die Verwendung des Eichenholzes ab-, die des Nadelholzes zugenommen; auch die anderen Laubhölzer, wie Buchen, sind im Zunehmen. Mehr als $^4/_5$ aller Schwellen sind imprägnirt.

Weitere Mittheilungen des Herrn Vorsitzenden beziehen sich auf die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder die Herren Regierungsrath Kriesche und Oberstlieutenant z. D. Oster in den Verein aufgenommen.

---

*) Wir verweisen in dieser Beziehung auf die Mittheilung aus der Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik in Nr. 74 S. 705 d. Ztg. D. Red.

Bücherschau.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil: Eisenbahn-Stationsverzeichniss der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas (mit Ausnahme der Eisenbahnen Grossbritanniens) unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen, sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, der Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse derselben im Eisenbahn-Gütertransporte, sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 25. Auflage. Berlin 1894. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 8 *M.*

Im Juli d. J. ist das genannte Werk in seiner 25. wieder vollständig umgearbeiteten Auflage erschienen, den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes am 1. Juli d. J. darstellend.

Aus dem ergänzten Adressenverzeichniss der Bahnverwaltungen, sowie aus den Angaben über die seit dem Erscheinen der letzten Auflage in Europa eröffneten Bahnlinien, deren Stationsverhältnisse in dem Werke berücksichtigt wurden, ist zu ersehen, wie bedeutend und umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage gewesen sind.

Ganz besonders berücksichtigt sind in der vorliegenden Jubelausgabe des Werks die Eisenbahnen mit ihren Stationen und Haltestellen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, indem dieselben durch besondere Zeichen kenntlich gemacht sind.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im wesentlichen dieselbe geblieben, wie in der vorigen Auflage.

In dem angehängten genauen alphabetischen Stationsregister findet sich zum Zweck des raschen Gebrauchs angegeben, an welcher Bahn jede Station liegt und inwieweit deren Güterverkehr beschränkt ist usw. Dieser Theil gibt das Mittel an die Hand, nicht nur sofort festzustellen, welchem Bahngebiet die fragliche Station angehört, sondern sich auch durch Nachschlagen der betreffenden Stelle des geographischen Stationsverzeichnisses über die übrigen Verhältnisse jeder Station schnell zu unterrichten.

II. Theil: Alphabetisch-geographisches Verzeichniss von Orten, welche mit den dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen Stationen in betreff der Güter-An- und Abfuhr in Beziehung stehen, unter Angabe ihrer politisch-geographischen Lage und industriellen Bedeutung, ihrer Abstossstationen mit deren Bahngebiet und unter Hinzufügung von Quadratziffern zu den Stationsnamen zum Auffinden derselben auf der Karte. Preis mit nicht kolorirter Karte der Abstossstationen 8,50 *M.* In Kommission von Barthol & Co. Berlin 1893 mit Nachtrag I (Preis 50 ₰). Mai 1894.

Dieser zweite Theil des Werks, zu welchem im Mai d. J. ein Nachtrag erschienen ist, welcher die vom Mai 1893 bis Mai d. J. eingetretenen Aenderungen enthält, bietet ein umfangreiches Verzeichniss von über 30000 Orten, welche, abseits von den Stationen liegend, diesen ihre Güter zuführen, bezw. solche von denselben empfangen. In diesem Ortsverzeichniss sind, mit Anhalt an die von den betreffenden Bahnverwaltungen mitgetheilten Notizen, die für den Eisenbahn-Güterverkehr Deutschlands und Oesterreich-Ungarns wichtigen Orte alphabetisch zusammengestellt, unter Angabe ihrer politischen und geographischen Lage (Richtung und Entfernung des betreffenden Ortes von der Eisenbahnstation), so dass durch das Nachschlagen dieses Ortsverzeichnisses möglichst jeder Zweifel darüber beseitigt wird, nach welcher Station die für einen solchen abseits von der Bahn gelegenen Ort bestimmten Güter zu versenden sind.

Zur Lösung der an jeden Güterversender und Güterexpedienten täglich herantretenden praktischen Aufgaben, namentlich zur Entscheidung der Frage, ob der im Frachtbrief stehende Adressort eine Eisenbahnstation ist oder nicht, und weiter im ersteren Fall, in welchem Bahngebiet die Station liegt, in letzterem Falle, nach welcher dem Adressort zunächst liegenden Station das Gut am vortheilhaftesten zu dirigiren ist, enthält somit das Werk ein möglichst vollständiges, systematisch geordnetes Material.

Zum praktischen Gebrauch des Werks im Eisenbahn-Güterdienst und für den Spediteur ist dasselbe auf die Angabe dieser nothwendigsten Notizen beschränkt worden und selbst die Mittheilungen, welche sich auf die kommerzielle Bedeutung der betreffenden Orte beziehen, werden nur durch leicht verständliche Zeichen angedeutet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Erfurt wird der an der Bahnstrecke Eilenburg-Falkenberg zwischen den Stationen Zschakau und Falkenberg neu errichtete Haltepunkt

Rehfeld bei Torgau

am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Berlin, den 24. September 1894. (2395)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Am 15. Oktober d. J. wird die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Rosenthal auch für die Annahme und Auslieferung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgütern sowie Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, eröffnet. Die Beförderung von Sprengstoffen von und nach der Haltestelle ist ausgeschlossen.

Vom gleichen Tage ab wird die Haltestelle auch in den Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Soldin, den 25. September 1894. (2396)

Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif Breslau-Magdeburg und anschliessende Privatbahnen. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Gütertarife für den Staatsbahnverkehr Breslau-Magdeburg und anschliessende Privatbahnen vom 1. April 1891 der Nachtrag 8 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren schon veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Bischofswalde, Dziergowitz, Glogischdorf, Gross-Kunzendorf, Lipie, Neudorf, Pawonkau, Pluder des Direktionsbezirks Breslau und für die Station Eckerthal des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie anderweite, ermässigte Entfernungen für die Stationen Gross-Wilkau, Heidersdorf, Herby, Kochanowitz, Koschentin, Kurtwitz, Lissau, Lublinitz, Nimptsch, Pristram und Stahlhammer des Direktionsbezirks Breslau, ferner neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Eisenerze usw. zum Hochofenbetriebe von den Stationen Magdeburg-Elbbahnhof und Stassfurt des Direktionsbezirks Magdeburg.

Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für die vorgenannten Stationen des Direktionsbezirks Breslau treten von den im Nachtrage 8 angegebenen Zeitpunkten ab in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen erhältlich. (2397)

Magdeburg, den 24. September 1894.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 kommt der Nachtrag IV zur Einführung, welcher die Aufnahme neuer Stationen, Zuschlagsfrachten für die Umleitung über Boxbach-Neunkirchen-Saarbrücken, den neuen Ausnahmetarif für Düngemittel (Thomasschlacken etc.), sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des Nachtrages I enthält. (2398)

München, den 19. September 1894.

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die unterm 21. Juni d. J. bekannt gemachte Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der Station Ruda wird wieder aufgehoben.

Es gelangen daher künftig schwerwiegende Fahrzeuge auf der genannten Station wieder zur Abfertigung. (2399)

Breslau, den 20. September 1894.

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Zum Gütertarif für obigen Verkehr wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. der Nachtrag 11 herausgegeben, welcher Entfernungen für neu aufgenommene Stationen, Ausnahmesätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II, sowie verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag kann von den Güterabfertigungsstellen käuflich bezogen werden. (2400)

Hannover, den 24. September 1894.

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. I.)

Sächsisch-Ungarischer Verband. Am 1. Oktober d. J. werden im Verkehre zwischen den Stationen Baja, Budapest (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest (Josefstadt), Budapest (Hauptstädtische Kommunallagerhäuser), Budapest (Leopoldstadt), Budapest (Westbahnhof), Budapest-Kelenföld, Budapest (Südbahnhof) und O'Buda-Filatorigát einerseits und den Stationen Dobitschen, Grosszschocher (Preuss. u. Sächs. Staatsb.), Leipzig (Bayer. Bhf., Dresdn. Bhf., Sächs. Staatsb.) und Berl. Bhf., Eilenb. Bhf., Thür. Bhf., Preuss. Staatsb.), Wurzen und Zeitz (Sächs. Staatsb. u. Preuss. Staatsb.) andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von getrockneten Malztrebern und getrockneten Schlempen aller Art eingeführt.

Ueber die Höhe dieser Sätze ertheilen die genannten Stationen, sowie unser Verkehrsbüreau, Böhm. Bahnhof, Flügel C, Auskunft.

Dresden, am 25. September 1894. (2401)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a./M.-Oberhessischer bezw. Oberhessisch-Hessischer Güterverkehr. Für den Verkehr zwischen Gustavsburg, Mainz Centralbahnhof und Mainz Hafen, sowie Kastel und verschiedenen Oberhessischen Stationen treten vom 1. Oktober d. J. ab ermässigte Sätze für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Ladungen von 10 000 kg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen. (2402)

Giessen, den 24. September 1894.
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Bis auf weiteres können im Verkehr von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20 000 kg Steinkohlen von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als je 10 000 kg oder auch ein Wagen von mehr und ein solcher von weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 kg Ladegewicht verwendet werden.

Die Frachtberechnung erfolgt hierbei nach den für Sendungen von 10 000 kg gültigen Ausnahmetarifen.

Breslau, den 21. September 1894. (2403)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen usw. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg usw. ein Nachtrag X in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die an den Neubaulinien Nakel-Konitz und Osterode i. Ostpr.-Hohenstein i. Ostpr. gelegenen Stationen und die Haltestellen Dietrichsfeld, Marzenin, Papau und Zydowo sowie theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Exin, Hohenstein i. Ostpr., Grieslienen, Nakel, Schepitz, Stabigotten und Waplitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. (2404)

Breslau, den 21. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband. (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit sofortiger Wirkung können Eisenbahnfahrzeuge von Esslingen nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn direkt abgefertigt werden. (2405)

Stuttgart, den 24. September 1894.
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen
(geschäftsführende Verwaltung).

Vom 13. November dieses Jahres ab werden in dem direkten Güterverkehr von Stationen der Preussischen, Sächsischen und Badischen Staatseisenbahnen usw. nach Alexandrowo transito die Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 und 10 für rohe Baumwolle, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und Twisten im Verkehr von den nachbenannten Stationen auf die daneben vermerkten Beträge erhöht:

Entfernung km	Nach Alexandrowo transito von den Stationen	Fracht für 100 kg ℳ
	Ausnametarif 2.	
748	Bremen Hauptbhf. und Freibezirk	1,77
810	Bremerhaven Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.	1,90
810	Geestemünde	1,90
688	Hamburg B.	1,63
688	Hamburg L. B.	1,63
677	Harburg H.	1,61
336	Stettin Central-Güterbhf.	0,86
448	Swinemünde	1,11
	Ausnahmetarif 10.	
204	Danzig lege Thor	0,57
207	Danzig Olivaer Thor	0,58
212	Danzig Weichselbhf.	0,59
213	Neufahrwasser	0,59
301	Königsberg i/Pr. Ost- und Kaibhf.	0,78

Bromberg, den 22. Sept. 1894. (2406)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird der Nachtrag 14 zum Gütertarif für obigen Verkehr herausgegeben, welcher neue Entfernungen, sowie verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag kann bei den Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Hannover, den 25. Sept. 1894. (2407)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten die nachstehenden Frachtsätze in Kraft. Im Verkehre:

zwischen Langenau (B. N. B.) und	Ausnahmetarif 6a	6b (Holz)
	für 100 kg ₰	₰
Langenhennersdorf A	46	44
Nossen . . . . . A	67	54
Pirna . . . . . A	42	40
Rochsburg . . . . A	89	71

Dresden, am 28. September 1894. (2408)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober gelangen für die Beförderung von Schieferthon (lose oder in Säcken verpackt) bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von mindestens 10 000 Kilogramm und Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen ab den Stationen Kladno und Rakonitz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach der Station Biebrich der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Biebrich Frachtsätze für 100 kg ℳ
Kladno	1.51
Rakonitz	1,46

München, im September 1894. (2409)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Oktober 1894 tritt der Nachtrag 8 zum Staatsbahngütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1891 in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen, bereits früher veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätzen:

1. Anderweite besondere Bestimmungen und Ergänzungen zum Tarif und zu den Abfertigungsbefugnissen der Haltestellen etc.
2. Neue Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Nakel-Konitz, sowie für die Haltestellen Conradswalde und Papau des Bezirks Bromberg einerseits und für die Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen etc. und sämmtliche Stationen des Bezirks Berlin andererseits.
3. Neue Entfernungen für die zwischen Greifswald und Züssow errichtete Haltestelle Gross-Kiesow des Bezirks Berlin einerseits und sämmtliche Stationen des Bezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn und Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn andererseits.
4. Anderweite Entfernungen für einige über Konitz hinaus gelegene Stationen des Bezirks Bromberg einerseits und mehrere Stationen des Bezirks Berlin andererseits.
5. Neue bezw. anderweite Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Osterode i. Ostpr.-Hohenstein in Ostpr. und die bisherigen Stationen der Strecke Waplitz-Stabigotten (gültig vom Tage der Betriebseröffnung der genannten Neubaustrecke) einerseits und die Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen und sämmtliche Stationen des Bezirks Berlin andererseits.
6. Neue bezw. anderweite Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die vorbezeichneten Stationen zu 2 bis 5, für die zu 5 mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Osterode i. Ostpr.-Hohenstein i. Ostpr.
7. Anderweite Fassung der Beförderungsbedingung für Braunkohlenbrikets des Ausnahmetarifs 8 B.
8. Berichtigungen und Aenderung der Schreibweise von Stationsnamen.
9. Die Haltestelle Ambach der Neubaustrecke Nakel-Konitz ist einstweilen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr noch nicht eingerichtet.

Bromberg, den 19. September 1894. (2410)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. (Theil II,

Heft 5 des Süddeutschen Verbandsgütertarifs, Verkehr mit Deutschen Bahnen.)

Mit Gültigkeit vom 1 Oktober 1894 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält:

Aenderung und Ergänzung der besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.

Anderung und Ergänzung der besonderen Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften.

Ergänzung des Kilometerzeigers.

Aenderung und Ergänzung der Tariftabellen.

Neuauflage des Anhangs zum Tarif.

Sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

München, den 22. September 1894. (2411)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Die in den Heften 1 und 3 Theil II des Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892 bezw. 1. Februar 1894 enthaltenen ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 7 für den Versand von Bier aus Bayern nach Oesterreich-Ungarn können — wie übrigens aus dem Wortlaute der Tarifbestimmungen hervorgeht — auf Sendungen, welche wieder nach Deutschland eingehen, also auch auf Sendungen nach den in Sachsen liegenden Stationen Oesterreichischer Bahnen, keine Anwendung finden.

München, den 22 September 1894. (2412)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Binnen-Güterverkehr. Am 1. November d. J. tritt an Stelle unseres Lokalgütertarifs vom 1. August 1883 nebst Nachträgen ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr, Theil II, in Kraft, durch welchen neben verschiedenen Frachtermässigungen einige unbedeutende Erhöhungen herbeigeführt werden.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 der letzteren genehmigt worden.

Abdrücke des Tarifs können vom 1. Oktober ab von unserem Verwaltungsbüreau hierselbst und von den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,80 *M.* bezogen werden.

Lübeck, den 26. September 1894. (2413)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1./13. November alten/neuen Stils 1894 wird der vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 gültige Deutsch-Russische Ausnahmetarif 40 für rohe Baumwolle, von welchem seit dem 1. Januar n. St. 1891 nur noch die Tarifsätze der Tabellen I und II in Kraft bestehen, vollständig aufgehoben.

Bromberg, den 25. Sept. 1894. (2414)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge XV und XIV zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs, sowie der Nachtrag IX zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft.

Die erstbezeichneten beiden Nachträge enthalten im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Neundorf i. Voigtl. und Zschaitz der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Ahlbeck, Chroschnitz, Heringsdorf b. Cottbus des Eisenb.-Dir.-Bezirks Berlin, Rosenthal der Stargard-Cüstriner Eisenbahn und Marsdorf bei Sorau des Eisenb.-Dir.-Bezirks Erfurt, während der Nachtrag IX zum Tarif für die Beförderung von Leichen usw. Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Belgershain, Colditz, Erdmannsdorf, Hartha b. Waldheim, Lichtenstein-Callnberg, Lössnitz, Ostrau, Radebeul und Wüstenbrand der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Letschin, Prenzlau und Strasburg U.-M. des Eisenb. - Dir. - Bezirks Berlin, Aken und Hohenleipisch des Eisenb. - Dir.-Bezirks Erfurt und Rosenthal der Stargard-Cüstriner Eisenbahn enthält.

Durch den Nachtrag XIV zum Gütertarif, Heft 2, tritt insofern eine Frachterhöhung ein, als die Sätze des Ausnahmetarifs 4 für Braunkohlen usw. auf Braunkohlenkoks von Bitterfeld nach Grosszschocher und Plagwitz-Lindenau bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht vom 1. Dezember d. J. nur noch Anwendung finden, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 24. September 1894. (2415)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 10. Oktober d. J. treten im Verkehr zwischen den Stationen Alt-Grottkau, Dziergowitz, Glogischdorf, Lipie, Pawonkau und Pluder sowie vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecken Deutsch-Wette - Gross-Kunzendorf und Nimptsch-Gnadenfrei, welcher noch besonders bekannt gemacht wird, auch für die Stationen Bischofswalde, Gross-Kunzendorf und Neudorf des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Gleichzeitig treten im Verkehr zwischen den Stationen Herby, Kochanowitz, Koschentin, Lissau, Lublinitz, Nimptsch und Stahlhammer des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits Entfernungsabkürzungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Soldin, den 25. September 1894. (2416)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Oktober 1894 tritt der Nachtrag X zum Bromberg-Sächsischen Verbandgütertarif in Kraft.

Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ambach, Görsdorf, Hohenfelde, Kamin in Westpr., Mrotschen, Runowo, Vandsburg, Witoslaw und Zempelburg des Direktionsbezirks Bromberg.

Bromberg, den 24. Septbr. 1894. (2417)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Statt der im Nachtrag IV zum Tarif Theil II, Heft 2 enthaltenen Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs Nr. 44 A. Graphit, reiner etc. und B. Graphit, unreiner etc. treten am 1. Oktober d. J. folgende Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

	A.	B.
	₰	₰
Berlin (Anh.-Dresd. u. Görl. Bhf.)-Krumau	221	152
Berlin (Anh.-Dresd. u. Görl. Bhf.)-Schwarzbach-Stuben	261	186

Breslau, den 27. September 1894. (2418)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Heft 1. Am 1. Oktober d. J. wird der Ausnahmetarif Nr. 39 G, Schlacken zum Hochofenbetriebe etc., durch Aufnahme der Station Josefihütte K. K. Oe. St. B. erweitert. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 27. September 1894. (2419)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Bromberg. Am 1. Oktober d. J. werden die an der Neubaustrecke Konitz - Nakel gelegenen Stationen Ambach, Görsdorf, Hohenfelde, Kamin i/Westpr., Mrotschen, Vandsburg, Runowo, Witoslaw und Zempelburg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg in den Tarif für den Güterverkehr Elberfeld - Bromberg einbezogen. Ueber die Frachtberechnung ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 26. Sept. 1894. (2420)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Köln (lrh.)-Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. treten mit Eröffnung der Neubaustrecke Ilsenburg-Harzburg zwischen den Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.) einerseits und den Stationen Drübeck, Ilsenburg und Wernigerode des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die in Betracht kommenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 29. September 1894. (2421)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Dextrin etc. zur überseeischen Ausfuhr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 ab wird die Station Gransee des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin als Versandstation in den Ausnahmetarif Nr. 9 unseres Binnenverkehrs, sowie der Staatsbahnverkehre Berlin-Hannover und Oldenburg, ferner in den Ausnahmetarif Nr. 8 des Staatsbahnverkehrs Altona-Berlin, sowie des Hanseatisch - Ostdeutschen Verbandes für die überseeische Ausfuhr von Dextrin usw. einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Sept. 1894. (2422MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Hanseatischer Güterverkehr. Mit dem 15. November 1894 werden die im Berlin-Hanseatischen Gütertarif enthaltenen Entfernungen für die Stationen der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn durchweg um 6 km erhöht.

Vom demselben Tage ab werden die Ausnahmetarife Nr. 4 für Düngemittel, Erde etc. und Nr. 6 für Wegebaumaterialien, sowie die Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und für Kalk etc. (Düngekalktarif) auf den Verkehr mit den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Sept. 1894. (2423MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober 1894 tritt zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (linksrhein.) sowie der Crefelder Eisenbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen andererseits vom 1. Dezember 1893 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen zu II B. besondere Tarifvorschriften.
II. Ergänzungen zu II D b Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.
III. Ergänzungen zu II E Kilometerzeiger.
IV. Aenderungen und Ergänzungen zu II F b Ausnahmetarife und
V. Sonstige Aenderungen.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 29. September 1894. (2424)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (linksrh.)-Bromberg. Am 10. Oktober d. J. wird die Neubaustrecke Konitz-Nakel des Direktionsbezirks Bromberg eröffnet und werden vom genannten Tage ab die an derselben gelegenen Stationen Ambach, Görsdorf, Hohenfede, Kamin in Westpr., Mrotschen, Runowo, Vandsburg, Witoslaw und Zempelburg in den Gütertarif für den obengenannten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die in Betracht kommenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 29. September 1894. (2425)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Harze des Ausnahmetarifes Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Neubruck . . .	156 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Neubruck . . .	161 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Neubruck . . .	151 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Neubruck	192 ₰

Die Kursdifferenz beträgt 3 ₰ pro 100 kg und ist dermalen doppelt von obigen Frachtsätzen abzuziehen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 25. September 1894. (2426)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art, gültig vom 1. Oktober 1891. Mit Wirksamkeit vom 20. Oktober 1894 treten hinsichtlich des Verkehres mit Taus die nachstehenden Taxänderungen in Kraft:

a) Im Haupttarife vom 1. Oktober 1891:

Auf Seite 18 in der Fussbemerkung unter b) ist der zweite Satz:
„Im Verkehre mit Taus usw."
zu streichen.

Auf Seite 19 ist bei Taus unter b) für Wagenladungen von 10 t eine Kursdifferenz von 4 Cts. nachzutragen.

Auf Seite 30 ist bei Taus-Lindau transit unter b) für Wagenladungen von 10 t eine Kursdifferenz von 4 Cts. nachzutragen.

b) Im I. Nachtrage vom 1. März 1894:

Auf Seite 7 ist bei Taus unter b) für Wagenladungen von 10 t eine Kursdifferenz von 4 Cts. nachzutragen.

Auf Seite 12 unter Ziffer 3 sind die Sätze für Taus wie folgt abzuändern:

Von	Nach							
	Lindau transit				Romanshorn			
	a	b	c	d	a	b	c	d
	Centimes für 100 kg							
Taus bisher:	197	197	197	197	227	227	227	227
Taus neu:	189	185	181	177	219	215	211	207

Wien, am 26. September 1894. (2427)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages VII zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1. Mit Bezug auf die im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt vom 22. September 1894, Nr. 108 auf Seite 1821 enthaltene Kundmachung wird bekannt gemacht, dass der Nachtrag VII zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Januar 1894) erst am 1. November 1894 zur Einführung gebracht wird.

Wien, am 26. September 1894. (2428)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. (Theil II, Tarifheft Nr. 3 vom 1. September 1886.) Mit Wirksamkeit vom 20. Oktober 1894 ist auf Seite 4 des vom 1. Januar 1892 gültigen Nachtrages II bei Taus-Basel und Schaffhausen unter II eine Kursdifferenz von 4 Cts. einzustellen.

Wien, am 26. September 1894. (2429)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die an der Linie Leipzig-Dresden gelegene Haltestelle Altenbach, welche bisher nur dem Güterverkehr diente, am 1. Oktober d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 26. September 1894. (2430)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Lokalbahn Sz.-Olaszi-Szepes-Váralja). Mit dem Tage der voraussichtlich im Laufe des Monates Oktober l. J. stattfindenden Eröffnung der Lokalbahn Szepes-Olaszi-Szepes-Váralja treten die Lokaltarife für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Güterverkehr dieser Lokalbahn in Kraft.

Exemplare dieser Tarife sind bei der Tarifabtheilung der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria Valeriegasse 11) erhältlich.

Budapest, am 18. Sept. 1894. (2431)
Die Direktion.
N. w. n. h.

5. Lieferfristen.

Für die Dauer der diesjährigen Rübencampagne, welche am 24. September cr. begonnen hat, wird die Be- und Entladefrist für Rüben- und Rübenschnitzelsendungen auf unseren Stationen auf 6 Stunden herabgesetzt.

Danzig, am 25. September 1894. (2432J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Bei der am 15. September 1894 in Gegenwart einer Kommission unseres Verwaltungsrathes und eines Beamten des hiesigen Herzoglichen Amtsgerichts erfolgten fünften Ausloosung der Werrabahn-Prioritätsobligationen I. und II. Emission und zweiten Ausloosung der gleichen Obligationen III. Emission behufs deren Tilgung sind folgende Nummern gezogen worden, und zwar:

I. Emission (vom 1. Januar 1884)

14 Stück Lit. A à 1500 ℳ.

Nr. 187 215 442 485 491 498 603 670 1056 1268 1409 1526 1570 2026.

27 Stück Lit. B à 600 ℳ.

Nr. 25 566 648 778 1124 1313 1356 1411 1419 1522 1545 1680 1983 2005 2030 2222 2386 2442 2452 2579 3031 3171 3236 3428 4375 4382 4657.

56 Stück Lit. C. à 300 ℳ.

Nr. 64 160 190 234 925 1047 1352 1410 1935 2071 2277 2499 2644 2721 2790 2935 3029 3054 3219 3337 3753 3875 3996 4191 4242 4411 4444 4569 5042 5067 5072 5149 5201 5286 5398 6004 6443 6445 6533 6574 6889 6944 6957 7542 7641 7934 7977 8230 8495 8775 9024 9035 9227 9274 9351 9433.

II. Emission (vom 1. Januar 1886)

2 Stück Lit. A. à 1500 ℳ.

Nr. 3218 3267.

4 Stück Lit. B. à 600 ℳ.

Nr. 5654 5962 6052 6108.

8 Stück Lit. C. à 300 ℳ.

Nr. 10163 10284 10412 10598 10768 10901 10962 10991.

III. Emission (vom 1. Juni 1888)

3 Stück Lit. A. à 1000 ℳ.

Nr. 15 209 561.

3 Stück Lit. B. à 500 ℳ.

Nr. 238 383 478.

1 Stück Lit. C. à 100 ℳ.

Nr. 141.

Die Rückzahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 31. Dezember d. J. an statt, mit welchem Zeitpunkte ihre Verzinsung aufhört:

bei unserer Hauptkasse hier, bei unseren sämmtlichen Fahrkarten-Ausgabestellen ausschliesslich derjenigen der Haltestellen und Haltepunkte,

durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a./M., die Herren B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft in Coburg, die Herren Becker & Comp. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a./M.
gegen Rückgabe der Obligationen und der Zinsabschnitte 23 bis 40 der I. Emission, 19 bis 36 der II Emission und 14 bis 20 der III. Emission nebst Zinsleisten.

Der Betrag fehlender Zinsabschnitte wird vom Kapitalbetrage gekürzt. (2433)

Meiningen, den 19. September 1894.
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Graeger.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Es sollen verkauft werden:
2 bed. Güter-,
4 Hochbord-,
3 Koks-,
2 off. Güter- und
1 Personenwagen (III. Klasse)
in der Hauptwerkstätte Leinhausen befindlich,
1 bed. Güterwagen
in der Hauptwerkstätte Minden befindlich,
1 Wagendrehscheibe
auf Bahnhof Burgdorf lagernd.

Eröffnung der Angebote:
12. Oktober 1894,
Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftszimmer Nr. 4. IV.

Verkaufsbedingungen für Wagen bezw. Drehscheibe können gegen Einsendung von je 30 ₰ von dem Kanzleivorsteher Eisenbahnsekretär Wessell, Eisenbahn-Direktionsgebäude, Zimmer Nr. 26 I, bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Hannover, den 22. Septbr. 1894. (2434)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 77. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 152 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. Oktober 1894.

Inhalt:

Die Postkarte im Dienste der Eisenbahn.
Ueber Glühkörper für Gasglühlicht.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus dem Deutschen Reich: Betriebsergebnisse im August. Betriebseröffnungen. Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Bayerische Staatseisenbahnen. Verwaltung von Lokalbahnen. Vorortverkehr in Nürnberg. Abfertigung von Kleinvieh.
Breslau-Warschauer Eisenbahn.
Dahme-Uckroer Eisenbahn.
Oldenburgische Staatseisenb.
Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Beitrag zu den Projekten einer Berliner elektr. Hochbahn.
Winterfahrplan 1894/95.
Berliner Pferdeeisenb.-Gesellsch. J. Lestmann & Co.
Sterbekasse für Deutsche Eisenbahnbeamte.
Kleinbahnprojekte.
Aus Nordamerika: Zur Verhütung schwindelhafter Verwaltung der Eisenbahnen.
Zur Verjährung der Frachtrückerstattungs-Ansprüche.
Reichsgerichts-Erkenntniss.
Bücherschau: Neumann's Ortslexikon.
Personalnachrichten. Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Strecken.
3. Eröffnungen von Stationen.
4. Aenderung von Stationsnamen.
5. Güterverkehr.
6. Personen- und Gepäckverkehr.
7. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Postkarte im Dienste der Eisenbahn.

Wer hätte nicht auf Reisen schon häufig Gelegenheit gehabt, sich über diese oder jene Einrichtungen der Eisenbahnen, über mangelnde Reinlichkeit und Ordnung, schlechte Beleuchtung und Beheizung, über unangenehme Mitreisende oder über von untergeordneten Organen getroffene Anordnungen und Entscheidungen u. a. m. zu beklagen. Auch kommt es vor — wenn man den bösen „Fliegenden Blättern" Glauben schenken darf —, dass sich die Organe des unteren Eisenbahndienstes ebenso wie ihre Kollegen von der Post mitunter durch ein gewisses — kurz angebundenes Wesen auszeichnen und sich Eigenmächtigkeiten erlauben, die häufig nicht im Interesse des Ansehens der Bahnanstalt liegen und irgend welche Gefühle der Reisenden verletzen. Wer hätte bei solchen Anlässen nicht auch oft den Wunsch aufsteigen gefühlt, dieses oder jenes zum Wohl der Reisenden, wie auch zum Vortheil der Eisenbahn geändert zu sehen. Und so mancher ist über einer guten Idee, über Plänen zu Verbesserungen und Neuerungen sanft in den Schlaf gerüttelt worden, um für immer jene Anregungen zu vergessen.

Solche Klagen, Beschwerden, Wünsche, Bitten und Anregungen kommen aber erklärlicher Weise den Bahnanstalten nur in den seltensten Fällen zur Kenntniss. Denn jene Eintragungen, welche in die, in den Stationen aufliegenden Beschwerdebücher hier und da gemacht werden, haben einerseits schon schwerere, scheinbare oder wirkliche Missstände, andererseits aber eine so hochgradige Gemüthserregung und Verletzung des Rechtsgefühls des Reisenden zur Voraussetzung, dass derselbe die Unannehmlichkeit des Aufenthalts in der Ankunftsstation und des unerquicklichen Meinungsaustausches mit dem Stationsvorstande, sowie die sonstigen Schwierigkeiten und Hindernisse, die solchen Eintragungen in den Weg gelegt werden können, dagegen gering achtet. Manche sind auch zu gutmüthig — obwohl viele Eisenbahnbeamten behaupten, dass es überhaupt keine gutmüthige Reisende gibt —, um die meist ernsten Konsequenzen solcher Beschwerdebuch-Eintragungen auf das mit dem Flugrade geschmückte Haupt eines Uebelthäters zu laden. Und zu nachträglichen schriftlichen Mittheilungen an die jeweilig kompetente Direktion, deren Adresse den wenigsten bekannt ist, ist man in der Regel zu bequem, oder es fehlt in der versöhnlichen Stimmung, in der man sich nach glücklich überstandener Fahrt zu befinden pflegt, an Lust und Zeit.

Es können die Meinungen darüber getheilt sein, ob der Umstand, dass die leitenden Stellen nicht zur Kenntniss solcher Klagen, Beschwerden, Wünsche, Bitten und Anregungen gelangen, als ein Verlust anzusehen sei. Aber immerhin lässt sich die Behauptung unterstützen, dass die Vortheile, welche die Eisenbahnverwaltung aus solchen Mittheilungen zu schöpfen in die Lage käme, die Nachtheile bedeutend überwiegen. Die letzteren könnten höchstens darin bestehen, dass die Direktionen vielleicht mit Mittheilungen überfluthet werden würden. Dies ist aber lediglich ein büreaukratischer, von der

blassen Furcht vor Mehrarbeit diktirter und kein sachlicher Einwand. Uebrigens würde, wenn der Reiz der Neuheit verblichen ist, der Drang nach Mittheilungen sich sicher in normalen Grenzen bewegen. Man könnte auch die Befürchtung aussprechen, dass, wenn solche Mittheilungen dem Publikum wesentlich erleichtert würden, die Bahnanstalten Gefahr laufen, häufig genarrt zu werden und auch ein System der Denunziation geschaffen würde. Hierauf wäre zu erwidern, dass einerseits anonyme Mittheilungen grundsätzlich unbeachtet bleiben müssten, was ja ein selbstverständliches Gebot der Wohlanständigkeit ist, andererseits sich zum grossen Theil schon aus dem Inhalt jener Mittheilungen wird entnehmen lassen, ob denselben Thatsachen zu Grunde liegen. Endlich bliebe es ja den Bahnverwaltungen unter allen Umständen anheimgestellt, auf solche Mittheilungen zu reagiren oder nicht, bezw. Untersuchungen zu veranlassen und Antworten zu ertheilen oder nicht.

In keinem Falle aber scheinen die geschilderten möglichen Nachtheile in einem Verhältnisse zu den sehr wahrscheinlichen Vortheilen zu stehen. Die Bahnanstalt würde auf Grund solcher Mittheilungen eine höchst wirksame, dem eigenen Interesse wie jenem des Publikums förderliche Kontrole ausüben können und zur Kenntniss von Uebelständen und Mängeln gelangen, die ihr heute verborgen bleiben, weil die Anzeige derselben seitens der Dienstorgane in der Regel einer Selbstanzeige gleich käme oder gegen das Kollegialitätsverhältniss der Organe untereinander verstossen würde und daher natürlich niemals erfolgt. Allzu schneidige Kassen- und Platzbeamte und Kondukteure (Schaffner) könnten auf Grund einer grösseren Zahl von gegen sie einlaufenden Beschwerden zu einem entgegenkommenden Benehmen verhalten werden; der Sinn für Reinlichkeit und Ordnung in den Wagenabtheilungen würde jedenfalls eine Steigerung erfahren und auch die Durchführung bahnpolizeilicher Vorschriften würde voraussichtlich erleichtert werden, weil der Hinweis auf die Möglichkeit, sofort dagegen auftreten zu können, auf renitente Reisende beruhigend wirken dürfte.

Man kann sogar behaupten, es liege der Erleichterung solcher Mittheilungen ein sittliches Prinzip zu Grunde; denn dieselben werden zweifelsohne dazu beitragen, den öffentlichrechtlichen Charakter der Eisenbahnen mehr auszugestalten und hervorzukehren, da der Verkehr unter öffentliche Kontrole gestellt wird und die meisten Klagen, Beschwerden und Wünsche ja die Abstellung von den Anstand, die Gesundheit und Sicherheit, das Leben und die Ordnung gefährdenden oder verletzenden Uebelständen zum Gegenstande haben werden.

Auch dürften die eventuellen Anregungen und Anträge, die den Bahnverwaltungen durch derartige spontane Mittheilungen zukommen werden, keineswegs zu unterschätzen sein. Denn abgesehen von der ewigen Wahrheit, dass viele Augen mehr sehen und viele Köpfe mehr denken als wenige, wird man nicht bestreiten können, dass Laien gute Gedanken und glückliche Ideen haben, förderliche Anregungen geben können. Es hat sich im Gegentheile sehr oft und auf den verschiedensten Gebieten erwiesen, dass der unbeeinflusste Blick von Aussenstehenden schärfer war als jener von Fachmännern, welche erfahrungsgemäss in der Mehrzahl, infolge des sie umgebenden Walles von unzähligen Instruktionen, Erlässen und Normen, ihre Urtheilsfähigkeit zuweilen eingebüsst haben.

Die Idee, dass die Verkehrsanstalten gesellschaftliches Gemeingut seien, würde gleichfalls durch die in Rede stehende und gewiss sehr populäre Maassnahme wesentlich an Verbreitung und Festigung gewinnen, da man das Publikum gewissermaassen zur Mitarbeiterschaft heranzieht, an sein Urtheil, seinen Rath appellirt.

Zur praktischen Ausführung würde sich mein Vorschlag etwa wie folgt gestalten lassen:

Die Schaffner der personenführenden Züge werden mit einer Anzahl von Postkarten versehen, welchen die Adresse der betreffenden Eisenbahn-Centralbehörde aufgedruckt ist, und auf der für schriftliche Mittheilungen bestimmten Rückseite an den 4 Rändern eventuell folgende Bemerkungen tragen:

„Name und Adresse des Schreibers sind genau und deutlich anzugeben."

„Anonyme Mittheilungen finden keine Berücksichtigung."

„Es bleibt der Bahnverwaltung überlassen, die erhaltenen Zuschriften zu beantworten."

„Bei Mittheilungen, welche den Zustand von Wagen und Abtheilungen betreffen, sind Zug- und Wagennummer anzugeben."

In den Wagenabtheilungen selbst wären durch mehrsprachige Anschläge die Reisenden höflich zu ersuchen, sich zum Zwecke der Mittheilung von Beschwerden, Wünschen und Anregungen an die Bahnverwaltung der bei den Kondukteuren zum Preise von . . . . erhältlichen und bereits mit der Direktionsadresse versehenen Postkarten zu bedienen. Der Kondukteur wäre natürlich auch zur unentgeltlichen leihweisen Abgabe eines Tintenstiftes verpflichtet. Weichs-Glon.

Anmerkung der Redaktion. Wenn auch die Redaktion in Hinblick auf die vom Herrn Verfasser selbst angeführten erheblichen Bedenken nicht annehmen kann, dass vorstehender Vorschlag seitens der maassgebenden Eisenbahnstellen zur Anwendung gebracht werden wird, so hält sie doch denselben als eine neue Idee, welche irgendwie zur Ausgestaltung des Verkehrswesens dienen kann, der Mittheilung und Erörterung werth.

Ueber Glühkörper für Gasglühlicht.

In der am 15. August d. J. erschienenen Nr. 412 von „Glasers Annalen" befindet sich ein Aufsatz über den vorbezeichneten Gegenstand, aus dem einige Punkte auch an dieser Stelle mitgetheilt werden dürften, um so mehr, als das Auer'sche Gasglühlicht auch für das Eisenbahnwesen eine immer steigende Bedeutung gewinnt.

Die Gasglühlicht-Industrie hatte in früheren Zeiten mit dem Umstande schwer zu kämpfen, dass die Stoffe, welche man in der Flamme befestigte, um sie darin zum Glühen zu bringen, höherer Hitzegrade bedurften, als sie mit dem gewöhnlichen Leuchtgase unter Anwendung genügend einfacher Mittel hervorgebracht werden können. Die zwar vorhandene Erkenntniss, dass man die Glühkörper in möglichst fein zertheilter Form zur Anwendung zu bringen habe, führte zu keinem brauchbaren Ergebniss, weil es nicht gelang, sie fein genug herzustellen. Die Versuche, geflochtene Hauben aus Metall als Glühkörper für das gewöhnliche Leuchtgas zu verwenden, hatten keinen dauernden Erfolg. Clamond stellte Glühhauben aus Magnesia oder Zirkon her, indem er Fäden durch Pressen aus formbarem Teige — ähnlich wie Nudeln — herstellte und verflocht. Er versuchte für solche Hauben die nöthige Heizkraft durch eigenartige Lampenkonstruktionen zu beschaffen, deren verwickelte Anordnung jedoch einen dauernden Erfolg von vorn herein ausschloss. Was Clamond durch künstliche Vorwärmung der Verbrennungsluft und des Leuchtgases zu erreichen suchte, wollte Popp durch Druckluft bewirken; natürlich war an eine ausgedehnte Verwendung eines derartigen Beleuchtungssystems noch viel weniger zu denken. Bemühungen anderer hatten kein besseres Ergebniss. Auch die Fahnehjelm'sche Beleuchtungsart unter Anwendung von Wassergas hat für die Allgemeinheit eine grosse Bedeutung nicht erlangt, so vortrefflich sie sich da, wo Wassergas zur Verfügung steht, auch bewährt hat.

Um für das gewöhnliche Leuchtgas geeignete Glühkörper zu erhalten, wurde versucht, Calcium- und Magnesiumverbindungen dadurch zu fixiren, dass man organische Fasern oder Gewebestücke mit den Salzen der Metalle tränkte und das Gewebe später durch die Hitze zerstörte. Die lichtstrahlenden Stoffe, welche dabei eine Zersetzung erfuhren, blieben in der Gestalt des früheren Skelettes zurück. Dieses Verfahren wird u. a. bereits vom Amerikaner Stokes Williams in der Englischen Patentbeschreibung Nr. 225 vom Jahre 1882 kurz angedeutet. Stokes Williams erwähnt, dass man durch Aufeinanderschichten oder Aufwickeln solcher mineralisirten Gewebe-

stücke kegel- und kugelförmige Körper herstellen könne, die als Leuchtkörper zu dienen hätten. Dass mittelst solcher poröser Glühkörper, die von der Flamme bespült wurden, ein praktischer Erfolg nicht erzielt werden konnte, liegt auf der Hand. Immerhin kann Stokes Williams, trotz seiner nur sehr unvollkommenen Andeutungen, in einem gewissen Sinne als ein Vorläufer von Auer angesehen werden.

Grosse Dinge gelingen vielfach, während alle Welt sich vergebens abmüht, einem Erfinder in einem einzigen glücklichen Wurf. Es darf hier an Watt, Stephenson, Edison und andere erinnert werden. So auch Auer von Welsbach. Er baute zwar auf der angedeuteten Grundlage des Amerikaners weiter, aber seine Erfolge waren nur dadurch möglich, dass er völlig neue Stoffe, die seltenen Erden, in die Glühlichtbeleuchtung einführte. Was diese Stoffe in erster Linie auszeichnet, ist ihr ausserordentliches Lichtstrahlungsvermögen, welches schon in den Hitzegraden der gewöhnlichen Heizbrenner, wie sie Bunsen angegeben hat, sich offenbart. Dies hat denn auch ermöglicht, die Glühlichtbrenner auf die denkbar einfachste Form zu bringen. Ferner war Auer in der Lage, die neuen Stoffe in der Form mineralisirter Gewebe thatsächlich in die Praxis einzuführen. Für die bis dahin verwendeten, in der Natur allgemein vorkommenden erdigen Stoffe war diese Verwendungsart praktisch deshalb ungeeignet, weil dieselben in mineralisirter Form in der Hitze unelastisch sind, leicht zerfallen und theilweise in ziemlich hohem Grade verdampfen, während sich die seltenen Erden zum Theil erst in der Hitze des elektrischen Funkenstromes verflüchtigen. Wenn freilich auch die seltenen Erden in der mineralisirten Form immer noch mit Vorsicht behandelt werden müssen, so besitzen sie, namentlich wenn man sie in geeigneter Weise untereinander oder mit alkalischen Erden oder auch Verbindungungen der Schwermetalle vereinigt, eine wesentlich vermehrte Haltbarkeit gegenüber den sonst verwendeten Stoffen. Sie sind in der Hitze einer entleuchteten Gasflamme schweissbar, lassen sich also durch geeignete Mittel und unter dem Druck des aus dem Brenner kommenden Gasgemisches nach der Flamme formen. Bei sehr hohen Hitzegraden geben einzelne dieser Körper nach wie Wachs, ohne ihren Zusammenhang irgendwie zu verlieren. Die Lichtfülle steigert sich dabei bis zur Unerträglichkeit.

Nach Feststellung der werthvollen Eigenschaften der seltenen Erden konnte Auer daran denken, versuchsweise den Geweben die jetzt allgemein im Gebrauch befindliche schlauchförmige Gestalt zu geben. Es ist bekannt, dass es immerhin langer Arbeit bedurft hat, ehe die Strümpfe in derjenigen Festigkeit hergestellt werden konnten, welche für die Praxis nöthig ist.

Wenn man hiernach von der Auer'schen Erfindung spricht, hat man eigentlich an zwei getrennte Erfindungen zu denken. Einmal handelt es sich um die Einführung der seltenen Erden in die Glühlichtbeleuchtung überhaupt, sodann um die Anwendung mineralisirter Stoffe in der besonderen Form des Glühstrumpfes. Dass man beides, vom Standpunkte der Erfindung scharf zu trennen hat, folgt ohne weiteres daraus, dass man die seltenen Erden selbstverständlich auch in anderer, als der strumpfförmigen Gestalt für die Glühlichtbeleuchtung zur Anwendung bringen kann. Man kann sie ebenso, wie Clamond es für seine Glühhauben ausgeführt hat, aus fadenförmig gepressten Strängen flechten, elektrolytisch auf Metallgeflechten niederschlagen u. a. m. Andererseits kann man auch andere Stoffe als die seltenen Erden oder diejenigen, welche unter Zuhilfenahme seltener Erden gewonnen werden, in der Form mineralisirter Strümpfe zur Anwendung bringen, insbesondere die erdalkalischen Verbindungen, nachdem man ihnen neuerdings eine beständigere Form dadurch zu verleihen gewusst hat, dass man sie mit Verbindungen der Schwermetalle und sonstigen Zuschlägen vereinigte, durch die sie wesentlich gehärtet werden, gleichzeitig auch noch an Strahlungsvermögen gewinnen. Immerhin bleiben sie auch dann noch in der Hitze spröde und empfindlich und verdampfen leicht.

Auf das Wesen der Sache näher einzugehen ist hier nicht der Ort. Für denjenigen, welcher sich über den Gegenstand näher unterrichten will, sei auf den eingangs erwähnten Aufsatz in „Glaser's Annalen" hingewiesen.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. d. Mts. ist eine neue, nicht unwesentlich ergänzte, Ausgabe des vom Deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbande als Kundmachung 15 ausgegebenen „Verzeichniss derjenigen Behörden und Dienststellen, welche zur Ausstellung von Leichenpässen zur Zeit befugt sind" zur Vertheilung gelangt.

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat August d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat August d. J. ergibt für die 68 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 297,85 km, folgendes: Im Monat August d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 37 395 432 *M.* oder 599 177 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 995 *M.* oder 0,10 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 74 126 708 *M.* oder 662 695 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 941 *M.* oder 0,77 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende August d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 139 081 955 *M.* oder 2 296 977 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4 534 *M.* oder ebenso viel als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 297 785 343 *M.* oder 7 476 330 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 541 *M.* oder 0,93 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 46 177 632 *M.* oder 2 233 374 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 771 *M.* oder 3,72 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 79 795 754 *M.* oder 1 181 820 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 11 568 *M.* oder 0,18 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurde am 1. August d. J. die Strecke Mohrungen-Wormditt 29,14 km (Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg).

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. ist im Betriebsamtsbezirk Königsberg i. Pr. die 10,25 km lange Bahnstrecke Klapaten-Naujeningken (ohne Zwischenstationen), Reststrecke der 76,21 km langen Nebenbahn Tilsit-Stallupönen, dem Betriebe übergeben worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Wie aus der im Inseratentheil der heutigen Nummer (S. I) enthaltenen Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt hervorgeht, ist die Nebenbahn Oberröblingen a/H.-Allstedt am 1. d. Mts. für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die gegen 7,5 km lange Linie verfolgt im wesentlichen den Zweck, die Grossherzoglich Sachsen-Weimarische Enklave Allstedt, insbesondere deren gleichnamigen Hauptort, in Schienenverbindung mit dem vorhandenen Eisenbahnnetz zu bringen und hierdurch einen schon seit langen Jahren gehegten Wunsch der Betheiligten nach einem Bahnanschluss zu erfüllen. Insbesondere war dieser Anschluss wichtig für die Hauptstation der neuen Bahn, Allstedt. Die nicht unbedeutenden gewerblichen Anlagen derselben: 2 Zuckerfabriken, 1 Mälzerei, 1 Brauerei u. m. a. waren bisher in Bezug auf An- und Abfahr auf den Landweg angewiesen; dieselben erhalten in der neuen Bahn nunmehr ein ihrem Umsatze und ihrer Bedeutung entsprechendes Transportmittel.

Ausser der Endstation Bahnhof Allstedt ist — etwa in der Mitte der Linie — noch die Haltestelle Niederröblingen bei dem Dorfe gleichen Namens und für den Verkehr mit den Ortschaften Katharinenrieth und Einzingen vorgesehen.

Hinsichtlich weiterer Bahneröffnungen am 1. Oktober siehe Nr. 73 S. 691 (Ilsenburg-Harzburg) und Nr. 71 S. 673 d. Ztg. (Ebertsheim-Hettenleidelheim).

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Der an der Bahnstrecke Neumünster-Neustadt i. H. zwischen Gremsmühlen und Plön belegene Haltepunkt Timmdorf ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden. Eine direkte Personenabfertigung findet von und nach Ascheberg, Eutin, Grems-

mühlen und Plön statt. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Timmdorf abgefertigt.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist der an der Nebenbahn Schönholz-Kremmen zwischen den Stationen Dalldorf (Kremmener Bahn) und Tegel neu errichtete Haltepunkt Eichbornstrasse für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Niedobschütz - Annaberg zwischen Gr.-Gorzütz und Annaberg belegene Haltepunkt Olsau und der an der Bahnstrecke Ottmachau-Heinersdorf gelegene Haltepunkt Schleibitz für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der Station Ruda ist wieder aufgehoben. Es gelangen daher schwerwiegende Fahrzeuge auf der genannten Station wieder zur Abfertigung.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Eilenburg-Falkenberg zwischen den Stationen Zschakau und Falkenberg neu erbaute Haltepunkt Rehfeld bei Torgau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Vom 15. d. Mts. ab erfolgt die Abfertigung des gesammten Frachtgutverkehrs von und nach der Station Vienenburg auf dem Güter- (Halberstädter) Bahnhof daselbst. Eilgüter werden dagegen wie bisher auf dem Personen- (Braunschweiger) Bahnhof angenommen bezw. ausgeliefert.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Leipzig-Wurzen zwischen Machern und Wurzen gelegene, bisher nur für den Güterverkehr bestimmte Haltestelle Altenbach ist am 1. d. Mts. auch für den Personenverkehr eröffnet worden.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Der zwischen den Stationen Oldeslohe und Bargteheide der Strecke Lübeck-Hamburg errichtete Haltepunkt Kupfermühle ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Am 15. d. Mts. wird die, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Rosenthal auch für die Annahme und Auslieferung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgütern, sowie Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, eröffnet werden. Die Beförderung von Sprengstoffen von und nach der Haltestelle ist ausgeschlossen.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Verwaltung von Lokalbahnen.

Die Lokalbahn Neustadt a. S.-Königshofen i. Gr. ist seit dem 1. d. Mts. dem Königlichen Oberbahnamte Bamberg unterstellt.

Einführung des Vorortverkehrs in Nürnberg.

Am 1. d. Mts. ist versuchsweise zwischen Nürnberg, Erlangen, Feucht, Lauf r. P., Röthenbach b. L., Schwabach, Siegelsdorf und Stein ein Vorortverkehr für Personen und Reisegepäck mit ermässigten Preisen, sowie für Hunde eingeführt worden.

Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen.

Die für den allgemeinen Personenverkehr und für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden eröffneten Haltestellen der Haupt- und Vizinalbahnen fertigen künftig auch Einzelsendungen von Kleinvieh ab. Die Annahme der Sendungen hängt davon ab, ob geeigneter Raum in den Zügen vorhanden ist.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Der Breslau-Warschauer Eisenbahn ist die Genehmigung ertheilt worden, die auf Grund des Privilegiums vom 16. September 1874 ausgegebenen 5 % Prioritätsobligationen im Betrage von 750 000 *M*, soweit dieselben noch nicht getilgt sind, behufs Herabsetzung des Zinsfusses auf vier vom Hundert zu kündigen.

Im Umlauf befinden sich noch 584 100 *M*. Die Herabsetzung des Zinsfusses von 5 auf 4 % bringt mithin eine jährliche Zinsersparniss von 5 841 *M* mit sich.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht wurden im Jahre 1893/94 befördert 23 314 Personen gegen 23 172 Personen im Vorjahr und 21 758 t Güter gegen 23 433 t im Vorjahr.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 19 888 *M*, aus dem Güterverkehr 28 737 *M* und aus sonstigen Quellen 3 731 *M*, zusammen 52 356 *M*. Die Betriebsausgaben erforderten 36 182 *M*. Nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen in die verschiedenen Fonds verbleibt ein Reingewinn von 11 822 *M*, welcher wie folgt Verwendung findet: $2^1/_2$ % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 8 750 *M*, Rücklage in den Bilanzreservefonds 438 *M*, Eisenbahnsteuer 224 *M* und Vortrag auf neue Rechnung 2 410 *M*.

In der am 28. September d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde der vorgelegte Abschluss unter Ertheilung der Entlastung genehmigt und die Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien auf 2,5 % festgesetzt.

Oldenburgische Staatseisenbahnen.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht wurden im Jahre 1893 zusammen 3 501 610 Personen (gegen 3 346 123 Personen im Vorjahre) befördert — hiervon in der I. Wagenklasse 5 720 (8 371), in der II. Wagenklasse 295 182 (286 801), in der III. Wagenklasse 2 569 877 (2 433 898) und in der IV. Wagenklasse 21 960 (19 200), ferner 106 711 (95 324) Militärs, 494 812 (494 434) Werftarbeiter und 7 348 (8 095) Viehbegleiter —, von welchen zusammen 76 561 018 (74 111 399) km zurückgelegt wurden. Ausserdem gelangten zur Beförderung 5 681 (5 494) t Gepäck, 434 (535) Kutschen, 270 943 (268 799) Stück Vieh und 1 298 015 (1 293 212) t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre 2 420 377 (2 347 551) *M*, aus dem Vieh- usw. Verkehre 296 119 (309 653) *M*, aus dem Güterverkehre 3 389 942 (3 423 142) *M*, aus der Postbeförderung 9 429 (9 634) *M* und aus sonstigen Quellen 303 549 (261 431) *M*, zusammen 6 419 416 (6 351 411) *M*, d. i. für 1 km Betriebslänge 15 102 (15 491) *M*.

Verausgabt wurden insgesammt 4 160 907 (4 185 413) *M* oder für 1 km Betriebslänge 9 790 (10 208) *M* bezw. in Hunderttheilen der Einnahme 64,82 (65,90).

Der Betriebsüberschuss bezifferte sich auf 2 258 509 (2 165 998) *M* bezw. auf 1 km Betriebslänge auf 5 315 (5 283) *M*, wovon 1 185 000 *M* (wie im Vorjahre) an die Staatskassen abgeführt wurden. Der Betriebsüberschuss betrug in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 5,02 (4,90) und der an die Oldenburgische Landeskasse abgeführte Ueberschuss in Hunderttheilen des rein Oldenburgischen Anlagekapitals 4,12 (4,22).

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

In der am 22. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Aenderung des § 6, sowie auf Antrag eines Aktionärs die Aenderung der §§ 16 und 32 der Satzungen angenommen; ferner die Genehmigung zur Ausführung der Vorarbeiten für eine Anschlussbahn von Jaedickendorf an die Stargard-Cüstriner Eisenbahn bei Soldin und bei Pyritz ertheilt.

Nach dem Geschäftsbericht hat sich der Verkehr auch im verflossenen Jahre weiter günstig entwickelt. Im Personenverkehr sind gegen das Vorjahr — abgesehen von den im August und September des Vorjahres für die Manöver beförderten Militärpersonen — mehr befördert 52 727 Personen, etwa 22 %.

In den Einnahmen aus dem Personenverkehr ist im ersten Halbjahre ein Ausfall von 13 766 *M* entstanden, während im zweiten Halbjahre die Einnahmen um 16 019 *M* gestiegen sind. Im Güterverkehr ist gegen das Vorjahr eine Steigerung der beförderten Massen von 274 246 auf 289 325 t, also um 15 079 t eingetreten. In den Einnahmen aus dem Güterverkehr ist gegen das Vorjahr im Vergleich zur Zunahme des Verkehrs (5,5 %) eine verhältnissmässig etwas geringere Steigerung und zwar von 541 027 *M* auf 562 355 *M*, also um 21 328 *M* eingetreten. Die reinen Betriebseinnahmen haben mit 859 818 *M* gegen das Vorjahr mehr betragen 16 236 *M*. Die reinen Betriebsausgaben haben mit 417 280 *M* gegen das Vorjahr mehr betragen 1 900 *M*.

In den Erneuerungs-, Spezialreserve- und Nebenerneuerungsfonds sind 84 673 *M* zurückgelegt und davon 43 018 *M* auf Rechnung des Erneuerungsfonds verausgabt. Es betragen somit: die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Rücklagen in die Fonds 48,53 % und einschliesslich der Rücklagen in die Fonds 58,33 % der reinen Betriebseinnahmen. Der Betriebsüberschuss für 1893/94 stellt sich auf 442 538 *M*. Hierzu tritt der Uebertrag aus dem Vorjahre mit 12 690 *M* und eine Einnahme an Zinsen und Kursgewinn in Höhe von 16 108 *M*, was einen Gesammtüberschuss von 471 337 *M* ergibt. Nach Abzug von zusammen 129 020 *M* (Rücklagen in den Erneuerungsfonds 71 379 *M*, in den Spezialreservefonds 7 295 *M*, in den Nebenerneuerungsfonds 6 000 *M*, Zinsen 38 146 *M* und Schuldentilgung 6 200 *M*) ergibt sich ein verwendbarer Ueberschuss von 342 317 *M*, welcher wie folgt verwendet wird: Staatseisenbahnsteuer 9 166 *M*, $4^1/_4$ % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 142 500 *M*, 5 % Dividende an die Stammaktien 150 000 *M*, Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 14 625 *M* und Vortrag auf neue Rechnung 26 026 *M*.

Noch ein Beitrag zu den Projekten einer Berliner elektrischen Hochbahn.

Noch bevor das Projekt der Firma Siemens & Halske wegen Anlage einer elektrischen Hochbahn innerhalb des

städtischen Weichbildes in dem Ausschusse der Berliner Stadtverordnetenversammlung zur Vorberathung gelangte (vergl. Nr. 73 S. 691 d. Ztg.), ist ein neues Projekt einer elektrischen Hochbahn den staatlichen und städtischen Behörden unterbreitet worden, welches wir angesichts des Interesses, das zur Zeit den Hochbahnen für den städtischen Verkehr entgegengebracht wird, noch mittheilen. Das Projekt nennt sich „Schwebebahn, System Eugen Langen“, und soll der Personenbeförderung mit freischwebend hängenden Wagen dienen.

Die Bahn besteht nach dem Entwurfe im wesentlichen aus einem in luftigem eisernen Gitterwerk hergestellten, unten offenen Längsträger, der in entsprechenden Abständen durch Säulen oder Stützen getragen wird. Innerhalb des Gitterwerks sind die Schienen befestigt. Auf dem Geleise laufen wagenartige, zweckentsprechend konstruirte niedere Gestelle von je zwei Achsen; an je zwei solchen Gestellen, also an vier Achsen, hängt in Federn der Personenwagen. Einer der Hauptvorzüge der Schwebebahn gegenüber den gewöhnlichen Hochbahnen soll in der sehr viel grösseren Fahrsicherheit beruhen. Entgleisungen, die grösste Unfallgefahr im Hochbahnbetriebe, sollen bei der Schwebebahn überhaupt ausgeschlossen sein, weil die Schienen nicht nur von oben, sondern auch von unten durch Gegenrollen gefasst werden, was bei Bahnen gewöhnlichen Systems nicht möglich ist. Auch im übrigen soll die Schwebebahn, wie der Unternehmer versichert, grosse Vorzüge vor anderen Systemen aufweisen.

Die Bahn soll vom Zoologischen Garten unter Benutzung des Schifffahrtskanals nach dem Potsdamer Platz, von da durch die Zimmerstrasse, Lindenstrasse, über die Kommandantenstrasse hinweg zum Spittelmarkt und Schlossplatz gehen. Eine Abzweigung der Bahn wird nach dem Projekt zur Inselbrücke geführt und soll von da bis zum Bahnhof Treptow (der Ringbahn), die Köpenicker und Schlesische Strasse entlang gehen.

Der Betrieb der Schwebebahn soll so eingerichtet werden, dass die grösstmögliche Beförderungsgeschwindigkeit und Billigkeit geboten wird. In letzterer Beziehung wird beabsichtigt, einen Einheitssatz von 10 ₰ für beliebige Entfernungen in der Richtung einer Durchquerung des Stadtweichbildes, also auch für die ganze Linie Zoologischer Garten - Treptow einzuführen. Alle Wagen sollen nach Art der Pferdebahn nur eine Klasse führen, und die Beförderung soll in Zügen von etwa drei Wagen, oder zur Zeit schwächeren Verkehrs in einzelnen Wagen, die je 40 Personen fassen, in rascher Folge bewirkt werden.

Winterfahrplan 1894/95.

Der seit dem 1. d. Mts. gültige Fahrplan der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld zeigt gegenüber dem Sommerfahrplan folgende wesentlichen Aenderungen: I. Neue Züge: Personenzug Nr. 969 Lennep ab $9.^{40}$ Nm., Remscheid an $9.^{51}$ Nm., mit Anschluss an den um $9.^{28}$ in Lennep eintreffenden Personenzug 969 von Dahlerau. Personenzug Nr. 64 Vohwinkel ab $12.^{16}$ Nachts, Kalk an $1.^{38}$ Nachts als Fortsetzung des um $11.^{24}$ Nm. in Vohwinkel eintreffenden Personenzuges 64 von Remscheid. Personenzug Nr. 834 Aprath ab 7.02 Vm., Vohwinkel an 7.16 Vm. Personenzug Nr. 835 Vohwinkel ab 7.36 Vm., Aprath an 7.50 Vm. und weiter wie bisher um 7.51 Vm. nach Velbert. Personenzug Nr. 740 Gummersbach ab $12.^{34}$ Nachts, Dieringhausen an $12.^{50}$ Nachts. — II. Ausfallende Züge: Personenzug Nr. 66 Lennep ab $11.^{21}$ Nm., Kalk an $2.^{02}$ Vm. Personenzug Nr. 20 Remscheid-Hasten ab 2.42 Nm., Remscheid an 3.00 Nm. Personenzug Nr. 901 Burscheid ab 6.09 Vm., Wermelskirchen an 6.35 Vm. Personenzug Nr. 980 Delbrück ab $5.^{23}$ Vm., Mülheim a. Rh. an $5.^{34}$ Vm. — III. Sonstige Aenderungen: Am 1. d. Mts. ist eine neue Bahnsteiganlage an dem Verbindungsgeleise der Personenbahnhöfe in Mülheim a. Rhein für die zwischen Elberfeld und Köln Hauptbahnhof verkehrenden Schnell- und Personenzüge in Betrieb genommen worden. Die Fahrkartenausgabe und die Gepäckabfertigung zu diesen Zügen findet auf Station Mülheim (Bergisch-Märkisch) statt. Hierdurch treten verschiedene Fahrplanänderungen ein.

Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft, J. Lestmann & Co.

In der am 26. September d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung waren 398 Stimmrechte = 1 201 200 ℳ Kapital durch 23 Kommanditisten vertreten. Der Vorsitzende eröffnete die Versammlung mit der Erklärung, dass mehr als ein Drittel des Grundkapitals in der Versammlung vertreten sei, weshalb alle von der letzteren gefassten Beschlüsse rechtsgültig sein würden. Hierauf verlas der Vorsitzende die von der Verwaltung entworfenen neuen Satzungen. Es sollen künftig lauten: § 1. Die unter der Firma Berliner Pferdeeisenbahn - Gesellschaft, Kommanditgesellschaft auf Aktien, J. Lestmann & Co., errichtete Kommanditgesellschaft auf Aktien wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und führt fortan die Firma: „Berlin-Charlottenburger Strassenbahn“. § 2. Der Sitz der Gesellschaft ist Berlin. § 3. Der Zweck der Gesellschaft ist die Herstellung, die Erwerbung und der Betrieb von Strassenbahnen für Personen- und Güterbeförderung, sowie die Erlangung von Konzessionen für Strassenbahnen, ferner die Herstellung von Anlagen für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung und der Betrieb aller diesbezüglichen Geschäfte. Die Gesellschaft ist berechtigt, den Betrieb auf den ihr zugehörigen Strassenbahnen zu verpachten, zur Ausführung ihrer Zwecke Grundstücke, Gerechtigkeiten, Anstalten und Einrichtungen aller Art zu erwerben und sich an gleichartigen Unternehmungen zu betheiligen.

Nach erfolgter Verlesung und sich anschliessender kurzer Berathung wurde der Entwurf der Satzungen genehmigt und der Aufsichtsrath ausserdem ermächtigt, Abänderungen der Satzungen, welche der Handelsregister-Richter etwa fordern sollte, vorzunehmen.

Sterbekasse für Deutsche Eisenbahnbeamte.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht ergaben die Einnahmen im Jahre 1893 gegenüber den Ausgaben einen Ueberschuss von 20 588 ℳ. Durch den mit 34 249 ℳ in Anrechnung gekommenen Rest an Dividende hat sich der Reservefonds auf 507 822 ℳ ermässigt.

Das Durchschnittsalter der lebenden Mitglieder beträgt 48,56 Jahre, das der gestorbenen 130 Männer 64,41 und dasjenige der gestorbenen Frauen 62,89 Jahre.

Die Zahl der Mitglieder mit je 300 ℳ Versicherung hat sich um 270 Personen und derjenigen mit je 150 ℳ um 83 vermehrt, dagegen haben sich die Versicherungen mit je 75 ℳ um 11 vermindert. Das Gesammtergebniss des abgelaufenen Rechnungsjahres ist wiederum durchaus befriedigend ausgefallen und lässt ferneres Gedeihen der Kasse mit Sicherheit erwarten.

Am 1. Januar d. J. betrug die Zahl der Mitglieder mit je 300 ℳ Versicherung 5 721 bezw. 150 ℳ Versicherung 3 609 und mit 75 ℳ Versicherung 241.

(Auf die an uns gerichteten wiederholten Anfragen bemerken wir, dass die Aufnahme in die Sterbekasse sowohl bei den Spezialrendanten, als auch bei dem Centralrendanten C. Kressmann, Berlin W. 57 Yorkstrasse 49, beantragt werden kann. D. Red.)

Kleinbahnprojekte.

Wie wir in Nr. 63 S. 594 d. Ztg. bereits mittheilten, sind durch die Lösung des Sozietätsverhältnisses des Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmers Albert Sprickerhoff zu Hannover zu der Firma Soenderop & Co. verschiedene Bahnprojekte auf die Firma Albert Sprickerhoff übergegangen, welch letztere zur finanziellen Durchführung dieser Projekte in ein Vertragsverhältniss zu der „Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung in Berlin“ getreten ist.

Die wichtigsten dieser von der Firma Albert Sprickerhoff verfolgten, gegen 1 000 km umfassenden Projekte stellen wir nachstehend, dieselben kurz beschreibend, zusammen:

1. Bremen-Unterelbe, vollspurig, 73,96 km (Varianten 25,95 km), führend von Bremen über Horn, Lilienthal, Falkenberg, Worpedorf, Tarmstedt, Kirchtimcke, Badenstedt, Zoeven, Keeslingen, Beitzen, Steddorf, Harsefeld und Grundoldendorf nach Buxtehude.

Durch diese Linie wird von Bremen nach den Unterelbeorten eine Verkürzung der Trasse von 60 km herbeigeführt. Man verspricht sich im Lokalverkehr etwa 7 000 Doppellader Frachten.

2. Bremervörde-Oldenbüttel, Spurweite 1 m, 36,30 km lang, von Bremervörde ausgehend, führend über Oerel, Basdahl, Brillit, Gnarrenburg, Giehlermühle, Vollersode und Wallöfen nach Oldenbüttel.

3. Altlaender Kleinbahn, Spurweite 0,60 m, 46,40 km lang, führend von Buxtehude über Estebrügge, Königreich, York, Steinkirchen, Huthfleht, Siebenhöfen, Hollern und Speersort nach Stade, mit Abzweigung von Königreich über Cranz, Neuenfelde und Francop nach Neugraben.

Diese als schmalspurige Kleinbahn gedachte Linie wird in dem sehr reichen Altenlande, das stark bewohnt ist, einen grossen Personenverkehr aufnehmen; ausserdem ist zu erwarten, dass der Bahn in nicht unbedeutendem Umfange Kleinfrachten, besonders Obst usw., zugeführt werden.

4. Wischhafen-Basbeck-Bederkesa, vollspurig, 39,80 km (Varianten 19,47 km), führend von Wischhafen über Osten, Basbeck, Lamstedt, Mooräusmoor und Ankeloh nach Bederkesa.

Die Bahn verspricht eine gute Rente zu geben. Es betheiligt sich die grösste Cementfabrik Norddeutschlands hauptsächlich an der Finanzirung und wird der Bahn grosse Frachten zuführen. Ausserdem gibt die Bahn, da die Strecke Geeste-

münde-Bederkesa vom Staate bereits in Angriff genommen ist, eine direkte Verbindung von den Unterweserhäfen Geestemünde-Bremerhaven nach der Unterelbe. Die Endstation Wischhafen hat schon jetzt eine Fähre nach dem Holsteinischen mit ganz bedeutendem Viehverkehr und wird durch diese Bahn ausserdem die kürzeste Verbindung auf dem Landwege zwischen den beiden Kriegshäfen Wilhelmshaven und Kiel herbeigeführt.

5. Oldenzaal-Löningen, vollspurig, 80,70 km (davon liegen im Königreich der Niederlande 14,90 km, im Grossherzogthum Oldenburg 8,20 km und auf Preussischem Gebiete 57,60 km), führend von Oldenzaal über Denekamp, Nordhorn, Lingen, Bawinkel, Haselünne und Herzlacke nach Löningen.

Diese Bahn wird die sehr industriereichen Orte Löningen, Haselünne, Lingen, Nordhorn und Oldenzaal in kürzere Entfernung mit Bremen und Hamburg bezw. mit Amsterdam und Holland setzen. Holland betheiligt sich erheblich à fonds perdu, desgleichen das Grossherzogthum Oldenburg.

6. Nenndorf-Münder, vollspurig, 22,70 km. Die Bahn führt von Nenndorf über Rodenberg, Lauenau, Hülsede, Messenkamp, Einbeckhausen und Hamelspringe nach Münder und ist eine Bahn, die eigentlich als Hauptbahn ausgebaut werden müsste, hat grosse Lokalfrachten und ist berufen, in späterer Zeit die Strecke Wunsdorf-Hannover für den direkten Verkehr Bremen-Cassel-Frankfurt a/M. zu entlasten.

7. Rinteln-Kirchhorsten, vollspurig, 18,60 km, führend von Rinteln über Steinbergen, Ahrensburg, Eilsen, Obernkirchen und Sülbeck nach Kirchhorsten. Die Bahn verspricht für später den Durchgangsverkehr zwischen den Bahnstrecken Löhne-Hildesheim und Minden-Hannover aufzunehmen.

8. Kehdinger Bahn, vollspurig, 56,50 km (Variante 4,30 km). Die Bahn führt von Neuhaus a/O. über Geversdorf, Balje, Krummendeich, Freiburg a/E., Hamelwörden, Wischhafen, Neuland, Drochtersen, Assel, Barnkrug und Bützfleth nach Stade und durchzieht eine der reichsten landwirthschaftlich entwickeltsten Gegenden Deutschlands und hat auf einen nicht unerheblichen Lokalverkehr zu rechnen.

9. Paderborn-Gütersloh, vollspurig, 38,10 km (Varianten 8,25 km). Die Bahn führt von Paderborn über Senne, Hövelhof, Kaunitz, Verl und Krax nach Gütersloh.

10. Gütersloh-Dissen, vollspurig, 35,00 km, führend von Gütersloh über Marienfeld, Harsewinkel, Hesselteich, Versmold-Bakhorst nach Dissen.

Die Projekte zu 9 und 10 werden seitens der Stadt Gütersloh betrieben; dieselbe wird die Finanzirung zum grössten Theile selbst herbeiführen und ist auf eine Entwickelung dieser Bahnen zu rechnen.

11. Westfälische Nordbahnen, vollspurig, 216,90 km. Hauptlinie von Rheine über Neunkirchen, Wettringen, Ochtrup, Nienborg-Heck, Ahaus, Wüllen-Wessum, Ottenstein, Stadtlohn, Werth, Anholt-Isselburg und Empel nach dem Stadt- und Rheinhafen Emmerich nebst Abzweigungen von Winterswyk über Vreden, Stadtlohn und Gescher nach Coesfeld und von Berken über Ramsdorf und Velen nach Dülmen.

Diese Bahnen versprechen in Verbindung mit dem Rheinhafen Emmerich, welcher gleichzeitig mit ausgebaut wird und im Kostenanschlage aufgenommen ist, eine grosse Rentabilität. An der Strecke liegen sehr grosse Fabriken der Textilbranche, welche nach den eingereichten statistischen Aufzeichnungen den Bahnen einen umfangreichen Güterverkehr sichern.

12. Bramsche-Hörstel, vollspurig, 32,60 km. Die Bahn führt von Bramsche über Achmer, Vinte, Mettingen, Recke und Uffeln nach Hörstel, ist als Lokalbahn gedacht und wird nach den eingereichten Aufzeichnungen vermöge der grossen Pflastersteinbrüche, welche durch die Bahn erschlossen werden, voraussichtlich eine gute Rente ergeben. Durch die Oldenburgische Linie Bramsche-Delmenhorst (Bremen) in Verbindung mit den Westfälischen Nordbahnen (vergl. lfde. Nr. 11) wird die kürzeste Verbindung zwischen Rheine (Emmerich) und Bremen und Hamburg geschaffen.

13. Paderborn-Horn, vollspurig, 27,50 km. Die Bahn führt von Paderborn Staatsbahnhof über Paderborn Stadt, Marienlohe, Lippspringe, Schlangen, Kohlstedt und Horn Stadt nach Horn Staatsbahnhof, ist wegen eines an dieser Strecke befindlichen unvermeidlichen Tunnels wohl kaum ganz auszubauen und beabsichtigt deshalb das Komitee der Bahn, vorläufig von Paderborn nach Lippspringe zu bauen, wo ziemlich bedeutende Frachten zu erwarten sind und auch der Personenverkehr erheblich sein wird.

14. Voldagsen-Salzhemmendorf, vollspurig, 5,60 km. Die Bahn erscheint durch die grosse Kalkindustrie in Salzhemmendorf in der Rentabilität durchaus gesichert.

15. Dissen-Rheine, vollspurig, 69,65 km (Varianten 20,665 km). Die Bahn führt von Dissen über Rothenfelde, Laer, Glane, Iburg, Lengerich, Tecklenburg, Brochterbeck, Ibbenbüren, Hörstel, Esch, Rheine (rechts der Ems) nach Rheine (links der Ems) und ist als Verlängerung der Bahn Paderborn-Gütersloh (lfde. Nr. 9) bezw. Gütersloh-Dissen (lfde Nr. 10) gedacht; durch diese Strecke in Verbindung mit den Westfälischen Nordbahnen (lfde. Nr. 11) und Dissen-Paderborn-Horn gebracht, wird die Gesammtstrecke über 400 km betragen. An dieser Strecke liegen bedeutende Orte, auch ist die Steinbruch- und Kalkindustrie eine sehr bedeutende.

Die Genehmigung zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für diese Strecke ist bereits ertheilt (vergl. Nr. 71 S. 673 d. Ztg.).

16. Farge-Geestemünde, vollspurig, 41,20 km, führend von Farge über Neuenkirchen, Rade, Wurthfleth, Rechtebe, Wersebe, Offenwarden, Sandstedt, Rechtenfleth, Büttel-Neuenlande, Eidewarden, Dedesdorf, Overwarfe-Uterlande, Lanhausen und Wulsdorf nach Geestemünde oder Rönnebeck-Geestemünde, vollspurig, 41,50 km, führend von Rönnebeck über Schwanewede, Meyenburg, Lehnstedt, Hagen, Weissenberg, Schwegen, Stotel, Welle und Wulsdorf nach Geestemünde.

Diese Bahn führt an der Unterweser entlang und wird der sich im Entwickeln begriffenen Industrie an der Unterweser sehr dienstbar sein.

17. Beckum-Ennigerloh-Warendorf, vollspurig, 20,15 km (Varianten 21,615 km). Für diese Bahn, welche von Beckum-Ennigerloh über Ennigerloh, Westkirchen und Freckenhorst nach Warendorf führt, ist die Konzession bereits ertheilt und wird das Projekt von den Kreisen Beckum und Warendorf finanziell unterstützt. An der Strecke liegen die bedeutendsten Kalkwerke Westfalens.

18. Harz-Gürtelbahn, vollspurig, 34,33 km. Die Bahn führt von Wernigerode über Benzingerode, Heimburg, Michaelstein, Blankenburg, Warnstedt und Weddersleben nach Quedlinburg und schliesst den sich um den Harz ziehenden Eisenbahngürtel von Wernigerode nach Thale bezw. Quedlinburg.

Die Angelegenheit dieser projektirten Bahnlinie ist insofern in ein neues Stadium getreten, als die allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft dem Komitee den Vorschlag gemacht hat, die Bahn nicht, wie ursprünglich geplant, als Normalspurbahn, sondern als Schmalspurbahn mit 1 m-Spurweite zu bauen. Bekanntlich ist die Halberstadt-Blankenburger Bahn eine Gegnerin dieses Bahnprojekts, eine Ausführung der Bahn als Schmalspurbahn soll jedoch die Gesellschaft nicht als ihren Interessen zuwiderlaufend betrachten. Die betheiligten Harzorte werden, wenn irgend möglich, eine Normalspur zu erlangen suchen.

19. Hildesheim-Hämelerwald, vollspurig, 30,017 km, führend von Hildesheim über Clauen, Hohenhameln, Equord und Schwicheldt nach Hämelerwald.

20. Harz-Querbahn, Spurweite 1 m, 75,79 km. Die Bahn führt von Wernigerode über Hasserode, Steinerne Renne, Hohne (Abzweigung über Schierke und Heinrichshöhe nach dem Brocken), Elend, Wiethfeld, Sorge, Benneckenstein, Sophienhof, Tiefenbacher Mühle, Eisfelder Thalmühle, Netzkater, Ilfeld, Niedersachswerfen und Salza nach Nordhausen und verbindet den Nordharz mit dem Südharz.

21. Rinteln-Lemgo, vollspurig, 30,50 km, führend von Rinteln über Möllenbeck, Langenholzhausen, Hohenhausen, Matorf und Entrup nach Lemgo

Diese Bahn verbindet die zwei grössten Städte des Fürstenthums Lippe-Detmold: Lemgo mit Rinteln, ist, weil Normalspur zu theuer, jetzt als Schmalspurbahn in Vorschlag gebracht und wird infolge des ziemlich bedeutenden Verkehrs von Lemgo, wie der Holz- und Steintransporte auch wohl in der Lage sein, zu rentiren. Die Lippe-Detmolder Regierung steht dem Projekt sympathisch gegenüber.

Aus Nordamerika.

Zur Verhütung schwindelhafter Verwaltung der Eisenbahnen.

Gegen die in den Verwaltungen der Bahnen zu Tage getretenen Missstände richtet sich eine durch Cullom vor den Senat und durch Straus vor das Repräsentantenhaus gebrachte neue Bill, welche die folgenden Ziele erstrebt: 1. Verhütung und Bestrafung der finanziellen Misswirthschaft, die früher gang und gebe war und unlängst eine Form angenommen hat, die der früheren nichts nachgab. 2. Freiheit und Unabhängigkeit der Wahlen, erhöhter Einfluss der Aktionäre auf die Verwaltung ihres Eigenthums und Hebung des Vertrauens und des Gefühls der Verantwortlichkeit innerhalb der Verwaltung selbst. 3. Verschmelzung der Zwangsverwaltung mit der Direktion, so dass die Gerichtshöfe vom Verwaltungsgeschäft der Bahnen entlastet werden, so dass ihnen nur noch die Rechtspflege verbleibt. 4. Oeffentlichkeit der korporativen Angelegenheiten unter Regierungsaufsicht. 5. Eigenmächtiges

Vorgehen seitens des öffentlichen Anklägers in Uebertretungsfällen nach Maassgabe des Gesetzes.

Die Bill bestimmt, dass für die beim Bundesverkehr betheiligten Bahnen vom Bundesverkehrsamt Aufsichtsbeamte für die einzelnen Bahnen ernannt werden sollen; die Beamten dürfen den betreffenden Bahnen während des Jahres vor ihrer Ernennung nicht als Direktoren oder sonst als Beamte angehört haben. Die Gehälter der Aufsichtsbeamten werden von den Bahnen nach Fertigstellung seitens des Bundesverkehrsamts bestritten. Die Beamten haben Einsicht in alle Bücher und Schriftstücke; sie können sich dieselben jederzeit vorlegen lassen und haben das Recht, Zeugen zu vernehmen.

Jede Bahn soll vierteljährlich Rechnung legen, im Einklang mit der Jahresrechnung. Die Abrechnung, welche vom Präsidenten und dem Sekretär bescheinigt sein muss, muss die finanzielle und geschäftliche Lage genau klarstellen, Aufschluss geben über Vermögen und Schulden, Einnahmen und Gewinn aus allen Quellen, Betriebskosten und alle feststehenden Lasten und Ausgaben genau darlegen unter Anlehnung an ein genaues Rechnungsschema. Der Aufsichtsbeamte soll die Rechnungen prüfen und gegenzeichnen.

Bei Ernennung eines Zwangsverwalters soll der Aufsichtsbeamte die Geschäftslage und ihre Thatsachen genau prüfen und innerhalb 60 Tagen eingehend darüber berichten. Abschrift des Berichts geht an das Obergericht, das Bundesverkehrsamt und den General-Staatsanwalt. Einmal wenigstens soll der Bericht in einer Zeitung zum Abdruck kommen. Wenn nach dem Befund auf Amtsmissbrauch oder sonst nach dem Gesetz strafbare Handlungen gefolgert wird, soll sofort dem General-Staatsanwalt berichtet werden, der den Bezirks-Staatsanwalt sofort mit den nöthigen Weisungen versieht.

Jede Gesellschaft soll eine Liste ihrer Aktionäre führen, die stets auf dem Laufenden erhalten und jedem Aktionär auf Verlangen vorgelegt werden muss. Die Gesellschaft muss jedem Aktionär oder einem Bevollmächtigten desselben auf Wunsch Abschrift davon ertheilen bei Strafe von 400 *M*, die dem Aktionär zu zahlen sind.

Nur der bona fide-Aktionär hat Stimme. Personen, welche Aktien in Verwahr oder Pfand haben, besitzen kein Stimmrecht, ebenso wenig der Makler, dem sie etwa zu Spekulationszwecken übergeben sind, sondern nur der Inhaber selbst. Auch der eingetragene Eigenthümer der Papiere ist bei der Generalversammlung im Falle der Stimmenabgabe zu einem Eide, im Falle der Stellvertretung zu einer eidesstattlichen Erklärung verpflichtet. Auch in anderer Weise ist Missbräuchen, welche durch Vertretung entstehen könnten, vorgebeugt. Gesetzlich zur Ernennung kommende Zwangsverwalter dürfen während des der Ernennung voraufgehenden Jahres mit der Gesellschaft in keinerlei Beziehungen gestanden haben. Sie haben ihres Amtes so lange zu walten, bis von den Aktionären selbst vorgeschlagene Zwangsverwalter bestellt sein werden.

Die Rechnungsaufstellung der Zwangsverwalter wird staatlich sorgfältig geprüft; sie sind für alle Unregelmässigkeiten verantwortlich. Sie dürfen sich bei der Wahl der Beamten oder Direktoren nicht betheiligen, ebenso wenig an Reorganisationsplänen mitwirken. Kein Direktor, Beamter oder Agent darf Werthe der Gesellschaft, auch nicht mit Genehmigung der Direktoren, eigenmächtig veräussern, andernfalls verfällt er in Strafe. Ueberhaupt dürfen keinerlei Rechtshandlungen vorgenommen, Verträge geschlossen werden usw., bei denen die Gesellschaftsbeamten interessirte Parteien sind usw.

Zuwiderhandlungen gegen das Gesetz werden mit Geldstrafe von 20 000—80 000 *M* oder Gefängniss von 1—5 Jahren bestraft; auch kann auf Geldbusse und Haft gleichzeitig erkannt werden.

Dies der wesentliche Inhalt der Gesetzesvorlage. Vorläufig ist das Für und Wider noch nicht abgewogen.

Zur Verjährung der Frachtrückerstattungs-Ansprüche.

Die Direktion der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft theilt uns die Abschrift eines Urtheiles des K. K. Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 21. August 1894 (in der Rechtssache des Jos. J. Leinkauf, Spediteur in Wien, gegen die genannte Eisenbahngesellschaft) mit, in welchem ausgesprochen worden ist, dass Frachtrückerstattungs-Ansprüche, welche vor dem 1. Januar 1893, also zur Zeit der Geltung des Betriebsreglements vom 10. Juni 1874 entstanden sind, der einjährigen, mit 1. Januar 1893 beginnenden Verjährungsfrist des § 61 Abs. 4 des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 unterworfen sind.

Das vorliegende Urtheil erscheint deshalb von besonderem Interesse, weil bekanntlich seinerzeit Meinungsdifferenzen zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen darüber bestanden, ob die aus der Zeit des alten Betriebsreglements herrührenden Frachtrückerstattungs-Ansprüche der einjährigen Verjährungsfrist des neuen Betriebsreglements unterliegen oder nicht.

Die Entscheidungsgründe des Urtheils lauten wie folgt:

Nach den Angaben des Klägers, welche von der geklagten Gesellschaft als richtig zugegeben werden, wurde in der Station Pelsöcz am 28. Juli 1891 ein Waggon Roheisen an die Adresse Th. Schr. in Wien aufgegeben und für diese Sendung seitens der Geklagten unberechtigterweise eine Mehrgebühr von 1 fl. am 3. August 1891 eingehoben.

Die Geklagte verweigert die Rückstellung des eingeklagten Betrages, weil der Anspruch des Klägers, welcher Cedent des Schr. ist, nach § 61 des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 verjährt ist.

Die Geklagte beruft sich diesbezüglich darauf, dass das angeführte Betriebsreglement am 1. Januar 1893 in Wirksamkeit trat und dass nach § 61 Ansprüche, welche sich auf unrichtige Festsetzung der Frachtgebühren beziehen, nur innerhalb eines Jahres geltend gemacht werden können, weshalb der Anspruch des Klägers mit Ablauf des Jahres 1893 verjährt sei. Der Kläger verweist aber darauf, dass sein Anspruch aus dem Jahre 1891 herrühre, also aus einer Zeit, wo das Betriebsreglement vom 10. Dezember 1892 noch nicht gültig war, dass infolge dessen sein Anspruch gemäss § 1487 A. B. G. B. erst nach Ablauf von 3 Jahren, das ist erst am 3. August 1894, verjährt sein könnte und da die Klage bereits am 8. Juli 1894 eingebracht sei, so sei sein Anspruch noch unverjährt. Diese Ansicht begründete der Kläger insbesondere damit, dass gemäss § 5 A. B. G.-B. Gesetze nicht zurückwirken, weshalb die Bestimmungen des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 auf sein im Jahre 1891 erworbenes Recht, den Mehrbetrag von 1 fl. zurückzufordern, keinen Einfluss üben könne. Dem gegenüber muss aber auf den Wortlaut des Abs. 4 des § 61 des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 verwiesen werden, wonach die darin festgestellte Verjährung nicht blos auf jene Rechte, welche seit Beginn dieses Gesetzes erworben wurden, eingeschränkt, vielmehr festgestellt wird, dass alle Rechte, welche aus der unrichtigen Anwendung des Tarifes oder aus Rechnungsfehlern entstehen, binnen Jahresfrist vom Tage der geleisteten Zahlung geltend gemacht werden müssen.

Demgemäss muss auch angenommen werden, dass alle derartigen Ansprüche, welche zur Zeit der Geltung des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 bestehen, ohne Rücksicht darauf, wann sie entstanden sind, in der dort bestimmten Frist verjähren. Und wenn auch der Absatz VI des Kundmachungs-Patentes vom 1. Juni 1811 nur als Uebergangsbestimmung für das A. B. G.-B. gültig ist, so ist doch diese Bestimmung für den vorliegenden Fall insofern von Wichtigkeit, als in dieser Bestimmung eine allgemeine Rechtsanschauung ausgedrückt ist, welche besagt: 1. dass in dem Falle, als das neue Gesetz eine kürzere Verjährungsfrist festsetzt, es dem Verpflichteten freisteht, die Verjährung auch nach dem neuen Gesetze geltend zu machen, wenn nur der Beginn der Verjährung vom Zeitpunkte der Gültigkeit des neuen Gesetzes berechnet wird und 2. dass diese Bestimmung mit der Begründung getroffen wird, Gesetze sollen nicht zurückwirken. Es ist daher ganz im Geiste unserer Gesetzgebung gelegen, auszusprechen, dass die Verjährung im vorliegenden Falle nach dem Betriebsreglement vom 10. Dezember 1892 zulässig sei, wenn nur der Beginn der Verjährung vom Zeitpunkte der Gültigkeit dieses Betriebsreglements ohne Berücksichtigung der bereits nach dem alten Gesetze angefangenen Verjährungsfrist neu begonnen wurde. Darum ist es nicht begründet, wenn der Kläger sich darauf beruft, dass die Anwendung des § 61 des derzeit gültigen Betriebsreglements gemäss § 5 des A. B. G.-B. auf sein im Jahre 1891 erworbenes Recht unzulässig sei. In der Anwendung des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 auf den vorliegenden Fall ist ein Zurückwirken auf die früher erworbenen Rechte des Klägers nicht gelegen. Dieses Zurückwirken würde nur dann stattfinden, wenn die Geklagte, die bereits vor Gültigkeit des erwähnten Betriebsreglements begonnene Verjährungszeit in die nach dem Betriebsreglement vom 10. Dezember 1892 festgesetzte neue Verjährungszeit einrechnen würde. Da aber dies nicht der Fall ist, vielmehr die Geklagte die Verjährungszeit vom Beginne der Gültigkeit des neuen Betriebsreglements zu rechnen anfängt, so ist die Anwendung der im neuen Betriebsreglement bestimmten Verjährungsfrist nach dem im Abs. 6 des Einführungsgesetzes zum A. B. G.-B. ausgesprochenen Grundsatze gerechtfertigt. Die Ansicht, dass der Kläger nach dem alten Gesetze das Recht gehabt hat, die Mehrgebühr durch 3 Jahre zu verlangen und dass daran gemäss § 5 A. B. G.-B. durch das neue Gesetz nichts geändert werden kann, ist ebenfalls unrichtig. Hier handelt es sich nämlich um eine Verjährungsfrist und nicht um eine Präklusivfrist. Wenn eine Präklusivfrist für die Geltendmachung des Rechtes nach dem alten Betriebsreglement festgestellt wäre, so hätte allerdings der Kläger das Recht erworben, innerhalb der im voraus fest-

gestellten Frist von 3 Jahren und nur innerhalb dieser Frist die Mehrgebühr zurückzufordern, nun ist aber eine Präklusivfrist in allen Betriebsreglements nicht festgestellt und es hatte daher der Kläger nicht das Recht, blos durch 3 Jahre die Mehrgebühr zurückzuverlangen, sondern durch eine unbestimmte, unbegrenzte Zeit; jedoch musste er vermeiden, die Verjährung seines Rechtes eintreten zu lassen. Wann aber die Verjährung eintritt, bestimmen die jeweilig bestehenden Gesetze.

Da nach dem bestehenden Betriebsreglement vom 10. Dezember 1892 die Verjährung nach einem Jahre von der geleisteten Zahlung, beziehungsweise in dem vorliegenden Falle vom Beginn der Gültigkeit des neuen Betriebsreglements erfolgt, so erscheint allerdings das Klagerecht des Klägers auf Rückstellung der am 3. August 1891 gezahlten Mehrgebühr mit Ablauf des Jahres 1893 verjährt, ohne Rücksicht darauf, dass nach dem früheren Gesetze die Verjährung erst mit Ablauf des 3. August 1894 erfolgt wäre. Deshalb war das Klagebegehren abzuweisen.

Die Entscheidung über die Gerichtskosten entfiel, da keiner der Streittheile solche angesprochen hatte.

Reichsgerichts-Erkenntniss.

Regressanspruch der Berufsgenossenschaft gegen den Betriebsunternehmer, welcher durch strafgerichtliches Erkenntniss wegen vorsätzlicher oder fahrlässiger Herbeiführung des Unfalls verurtheilt ist. Unzulässigkeit des Bestreitens des Verschuldens und der Berufung auf eigene Schuld des Verletzten. Aus den Entscheidungsgründen: „Nach § 117 des Gesetzes vom 5. Mai 1886 haften diejenigen Betriebsunternehmer . . ., gegen welche durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt worden ist, dass sie den Unfall vorsätzlich oder durch Fahrlässigkeit mit Ausserachtlassung derjenigen Aufmerksamkeit, zu der sie vermöge ihres Amtes, Berufs oder Gewerbes besonders verpflichtet sind, herbeigeführt haben, für alle Aufwendungen, welche infolge des Unfalls auf Grund dieses Gesetzes oder des Gesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, vom 15. Juni 1883 von den Genossenschaften . . . gemacht worden sind." Diese, mit § 96 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 gleichlautende Bestimmung kann mit dem Reichsversicherungsamt (Entsch. vom 1. April 1885) nur dahin verstanden werden, dass das Strafurtheil nicht blos — abgesehen von den Fällen des § 118 des Gesetzes — die Voraussetzung, sondern auch die *einzige* Voraussetzung für die Verbindlichkeit der Betriebsunternehmer und der ihnen gleich gestellten Personen zum Ersatze der nach Maassgabe des Gesetzes festgestellten und von der Betriebsgenossenschaft zu zahlenden Entschädigung ist. Der Wortlaut der Bestimmung würde selbst dann keine andere Auffassung zulassen, wenn die Motive zu § 96 des Gesetzes vom 6. Juli 1884 (§ 93 des Entwurfs) nicht bemerkten, dass nach der Bestimmung „die Entscheidung über die Regressfrage, vorbehaltlich eines nachfolgenden Civilprozesses *über die Höhe des Schadensersatzes*, durch die Feststellungen des Strafgerichts unmittelbar getroffen wird." Die Annahme, dass der Betriebsunternehmer trotz strafrechtlicher Verurtheilung *nicht* hafte, wenn der Civilrichter bei selbständiger Prüfung die Entschädigungspflicht nach den Grundsätzen des Civilrechts verneint, erscheint durch die Fassung des § 117 ausgeschlossen. Der Civilrichter hat danach weder die Schuldfrage selbstständig zu entscheiden, noch darf er wegen konkurrirender Fahrlässigkeit des Verletzten, — die nach § 5 des Gesetzes vom 5. Mai 1886 dessen Anspruch an die Berufsgenossenschaft nicht ausschliesst —, die Klage der Berufsgenossenschaft zurückweisen. Ein Zweifel darüber, dass dies der Sinn der Bestimmung sei, hat auch bei den Berathungen über das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 nicht obgewaltet. In der Kommission des Reichstags wurden im Interesse der Betriebsunternehmer Bedenken gegen die Bestimmung geltend gemacht, und allerdings sind die Betriebsunternehmer durch die Bestimmung insofern ungünstig gestellt, als dem Betriebsunternehmer nicht zusteht, im Civilprozesse seine Regresspflicht wegen mangelnden Verschuldens zu bestreiten oder sonstige Einwendungen dagegen vorzubringen. Von anderer Seite wurde indessen eine Ausgleichung dieses Nachtheils darin gefunden, dass die Regresspflicht von der vorherigen strafgerichtlichen Feststellung abhängig gemacht sei. Das Ergebniss war, dass es bei der Bestimmung belassen wurde.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. April 1894 in Sachen Landwirthschaftliche Berufsgenossenschaft der Provinz Sachsen, Klägerin, w. C., Beklagten.)

Bücherschau.

Neumann's Ortslexikon. Ein geographisch-statistisches Nachschlagebuch für Deutsche Landeskunde. Dritte, neubearbeitete und vermehrte Auflage, von Direktor W. Keil. 26 Lieferungen oder 1 Band mit einer geographisch-statistischen Skizze, einer politischen Uebersichtskarte, 2 statistischen Karten, 31 Städteplänen und 275 Wappenbildern Deutscher Staaten, Provinzen und Städte. Leipzig und Wien. Verlag des Bibliographischen Instituts 1894. In Halbleder gebunden 15 *M.*

Das genannte Werk, auf dessen Erscheinen wir bereits in Nr. 2 S. 17 d. Ztg. aufmerksam machten, liegt nunmehr vollständig vor, wie auch die Anzeigen in den letzten Nummern dieser Zeitung ergeben. Gegen die vorige Auflage ist dasselbe erheblich vermehrt und in einen Band zusammengefasst worden — (die Seitenzahl hat zwar abgenommen, 1035 gegen 1413 Seiten, aber das Format ist bedeutend grösser).

Das Buch bietet seinem Inhalte nach in knapper Form eine Deutsche Landeskunde und ist als reichhaltiges und bequemes Nachschlagebuch, welches eine allgemeine Kenntniss des Deutschen Reichs vermittelt, zu empfehlen.

Als Einleitung geht dem Ortslexikon eine geographisch-statistische Skizze des Deutschen Reichs voran, welche eine kurze geographische Schilderung der Landschaften, Gebirge, Flüsse und Kanäle, sowie eine gedrängte statistische Beschreibung sämmtlicher Deutschen Staaten und deren Verwaltungsbezirke gibt, veranschaulicht durch neu aufgestellte statistische Tabellen.

Das daran anschliessende Lexikon enthält in alphabetischer Anordnung, wie der Prospekt angibt, „etwa 70 000 Artikel über alle auf Deutschland bezüglichen topographischen Namen: Länder, Landschaften, Gebirge, grössere Berge, Seen, Flüsse (mit Angabe der schiffbaren Länge), Kanäle usw., sowie über sämmtliche Staaten und deren Verwaltungsbezirke (Provinzen, Regierungsbezirke, Kreise, Bezirksämter) mit gedrängter Landesbeschreibung, Angabe des Wissenswürdigsten über Lage, Organisation der Verwaltungs- und Gerichtsbezirke, über die kirchlichen, gewerblichen und landwirthschaftlichen Verhältnisse, Bodenbenutzung, Produktion, Geschichte usw.

Als Ortslexikon soll das Werk alle Orte mit mehr als 300 Einwohnern und alle kleineren Orte enthalten, in welchen eine Verkehrsstation, eine Pfarrkirche, ein grosses Gut, eine nennenswerthe Industrie usw. vorhanden, mit Angabe der Zugehörigkeit zur Verwaltung, der Garnisonen, Behörden, Kirchen und Bildungsanstalten, Vereine, Geld- und Kreditinstitute, des Handels und der Industrie, der Merkwürdigkeiten, Verkehrsverhältnisse, Meereshöhe usw."

Durch streng durchgeführte lexikalische Anordnung der Artikel (alphabetische Reihenfolge der Namen überhaupt und Einrangirung der Orte gleichen Namens alphabetisch nach den Ländern und innerhalb dieser nach Bezirken) wird dem Leser grösstmögliche Uebersichtlichkeit geboten.

Was die Angaben über die Verkehrsanstalten (Post, Eisenbahnen, Telegraphen) anlangt, so sind dieselben, wie die Nachträge S. 1029—1034 zeigen, bis auf die neueste Zeit fortgeführt und ist möglichst jeder Ort aufgenommen, welcher eine Verkehrsstelle besitzt. Dass nicht bei jedem Orte angemerkt ist, ob derselbe eine Eisenbahn-Haltestelle neuerdings erhalten hat (wie z. B. Adolphseck bei Langenschwalbach, Anzefahr bei Kirchhain) ist von geringer Bedeutung. Dagegen wird der Eisenbahner und Spediteur es sehr vermissen, dass bei den Orten, welche keine Eisenbahn-Haltestelle besitzen, nur angegeben ist, ob dieselben eine Post- und Telegraphenstelle haben, nicht aber wie die nächste Eisenbahnstation heisst und wie weit der Ort von derselben entfernt liegt. Selbst die Angaben, welche in dieser Richtung in der vorigen Auflage enthalten waren (z. B. bei Aach Stadt in Baden die Abstossstationen Engen und Nenzingen), sind in der neuesten Auflage fortgelassen, vielleicht weil das Werk auf eine längere Reihe von Jahren dienen soll (die vorige Auflage erschien vor 10 Jahren) und das Bedenken vorlag, ob nicht in der Zwischenzeit die Abstossstationen für die Eisenbahnorte wechseln möchten.

Dem Werke ist eine politische Uebersichtskarte des Deutschen Reichs mit eingezeichnetem Eisenbahnnetz in dem sehr kleinen Maassstab von 1 : 4 600 000, sowie 2 statistische Karten über die Bevölkerungsdichtigkeit und die Vertheilung der Konfessionen beigefügt. Den 210 Stadtplänen ist noch eine Karte der Umgebung von Berlin beigegeben und sind die Wappenabbildungen durch die der Preussischen Provinzen vermehrt worden.

Personalnachrichten.

Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Der Regierungsrath *Kriesche*, bisher Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, ist zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Heft 2. In dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrage IV zum Tarifheft 2 ist auf Seite 5 der Frachtsatz der Klasse C1 für Wien Lagerhaus-Berlin von 354 auf 454 ₰ zu berichtigen.

Breslau, den 28. September 1894. (2435)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnungen von Strecken.

Betriebseröffnung der Nebenbahn Oberröblingen a/H.-Allstedt. Die 7,43 km lange Nebenbahn Oberröblingen a/H.-Allstedt wird am 1. Oktober d. J. für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Die an der neuen Bahnstrecke gelegenen Stationen Niederröblingen und Allstedt erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen, die Station Allstedt ausserdem die Befugniss zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen.

Privatdepeschenverkehr findet auf den Stationen der neuen Bahn nicht statt.

Die neue Bahn hat Anschluss in Oberröblingen a/H. an die bestehende Bahnlinie Sangerhausen-Erfurt, sie wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und der Bauinspektion zu Sangerhausen zugetheilt. Für dieselbe haben Gültigkeit:

die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892,

die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie

die Tarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Die Tarife und der Fahrplan werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 26. Sept. 1894. (2436MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Eichbornstrasse für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Nebenbahn Schönholz-Kremmen zwischen den Stationen Dalldorf (Kremmener Bahn) und Tegel neu errichtete Haltepunkt Eichbornstrasse für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Daselbst werden folgende Züge halten:

a) Richtung Berlin-Tegel.

Zug Nr.	915	919	921	925	927	931	933	935	939
um	$4.^{59}$ V.	6.24 V.	8.16 V.	10.17 V.	1.24 N.	4.15 N.	$6.^{16}$ N.	$8.^{15}$ N.	$9.^{59}$ N.

b) Richtung Tegel-Berlin.

Zug Nr.	916	920	924	926	930	932	936	938	940
um	$5.^{21}$ V.	6.44 V.	8.51 V.	11.20 V.	3.01 N.	5.01 N.	$7.^{08}$ N.	$8.^{41}$ N.	$10.^{21}$ N.

Berlin, im September 1894. (2437MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Namensänderung der Station Varsecz. Vom 1. Oktober l. J. ab wird die auf der Linie Kassa-Ruttka gelegene Station Varsecz den Namen Vichodna führen.

Budapest, am 5. Sept. 1894. (2438)
Der Generaldirektor.

5. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die unterm 21. Juni d. J. — in Nr. 49 der Vereinszeitung — bekannt gemachte Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der Station Ruda wird nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Breslau wieder aufgehoben.

Es gelangen daher künftig schwerwiegende Fahrzeuge auf der genannten Station wieder zur Abfertigung.

Berlin, den 28. September 1894. (2439)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Oktober tritt der Nachtrag II zum Gütertarife, Theil II, in Kraft. Er enthält u. a. anderweite Frachtsätze für die Sächsisch-Oesterreichischen Grenzstationen Bodenbach, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert.

Ferner enthält der Nachtrag Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen Antonsthal, Dölau, Engelsdorf, Geringswalde, Grosscotta, Hartha b. Waldheim, Hetzdorf b. Oederan und Neundorf i. V., sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Insoweit im Verkehre mit den genannten Grenzstationen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt diese noch bis zum 15. November d. J. in Wirksamkeit.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 26. September 1894. (2440)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 1. Oktober d. J. treten für Wasserglas, festes, sowie flüssiges, letzteres nur in dichten, starken Fässern, in Wagenladungen von 10 000 kg folgende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

nach	Von	
	Potschappel	Wurzen
	Centimes für 100 kg	
Zürich (Hauptbhf.)	269	259

Dresden, den 26. September 1894. (2441)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Attendorn als Versandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenschlacken usw. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893 aufgenommen.

Elberfeld, den 24. Sept. 1894. (2442)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion

Zu den im Belgisch-Südwestdeutschen Verkehr bestehenden Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets werden zum 1. Oktober d. J. folgende Nachträge ausgegeben:

Nachtrag I zu den Tarifheften für den Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen (vom 15. April 1892), der Hessischen Ludwigsbahn und des Bezirks Frankfurt a/M. (vom 15. Juni 1892),

Nachtrag II zu den Tarifheften für den Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn (vom 1. Februar 1891) und der Main-Neckarbahn (vom 15. Juni 1892),

Nachtrag VI zum Tarifheft für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (vom 1. Februar 1891).

Diese Nachträge enthalten verschiedene Ergänzungen und Aenderungen, über welche die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen. (Nachträge kostenfrei.)

Zum gleichen Termin werden einige Aenderungen im Kohlentarif Belgien-Württemberg vom 1. Dezember 1891 im Verfügungswege durchgeführt.

Strassburg, den 25. Sept. 1894. (2443)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Köln (rechtsrhein.) etc.-Bromberg etc. Am 1. Oktober d. J. werden die an der Nebenbahnstrecke Nakel-Konitz gelegenen Stationen Ambach, Görsdorf, Hohenfelde, Kamin i. Westpr., Mrotschen, Runowo, Vandsburg, Witoslaw und Zempelburg des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Die Station Ambach ist für die Beförderung von Fahrzeugen und lebendem Vieh nicht eingerichtet; auf den Stationen Görsdorf, Hohenfelde, Kamin in Westpr. und Witoslaw können schwerwiegende Fahrzeuge nicht abgefertigt werden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 27. September 1894. (2444)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover. Mit sofortiger Gültigkeit kommt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Osterholz b. Stadthagen nach Fischbeck ein Ausnahmesatz von 0,26 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Hannover, den 27. Septbr. 1894. (2445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. erscheinen: 1. zum Lokalgütertarif der Nachtrag II und 2., zum Gütertarif mit den Hessischen Nebenbahnen der Nachtrag VI. Die Nachträge sind von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, ersterer zu 15 ₰ pr. Stück, letzterer unentgeltlich zu erhalten.

Mainz, den 29. September 1894. (2446)
In Vollmacht des Verwaltungsraths:
Die Spezialdirektion.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern, hier Theil II des Transittarifs für Deutsch-Oesterreichische Grenzstationen vom 1. Dezember 1893. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 wird die Station Gerolstein des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln lksrh. mit nachstehenden Frachtsätzen in den bezeichneten Tarif aufgenommen:

	Von Gerolstein (E.-D.-B. Köln lksrh.) nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
		Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenladungsklasse		Spezialtarife			
			I	II	A 1	B	A 1	I	II	III
797	Bodenbach/ Tetschen tr. . . .	1 136	568	488	405	325	325	285	245	181
666	Eger tr.	952	476	410	339	272	272	239	206	158
948	Halbstadt tr. . . .	1 347	674	579	480	385	385	338	290	215
1 141	Myslowitz tr. . . .	1 617	809	695	577	462	462	405	348	257
1 133	Oderberg tr.	1 610	807	694	577	463	463	407	350	259
1 164	Oswieçim tr. . . .	1 650	825	708	588	472	472	413	355	262
744	Passau tr.	1 162	531	456	378	304	304	266	229	170

München, den 23. September 1894. (2447)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Vom 1. Oktober d. J. an werden die Frachtsätze des vom 1. September 1892 gültigen Saarkohlentarifs Nr. 9 nach Saargemünd von Kochern auf 0,14 *M.* und von Spittel auf 0,15 *M.* für 100 kg ermässigt.

Strassburg, den 24. Sept. 1894. (2448)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für Petroleum und Naphta in Ladungen von 10 000 kg auf einem Wagen von Gustavsburg, Mainz und Mannheim Neckarvorstadt nach Basel Bad. Bahn mit Bestimmung nach gewissen Gebieten der Westschweiz treten mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, worüber die vorgenannten Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und die Güterverwaltung Basel Bad. Bahnhof nähere Auskunft ertheilen.

Ferner werden ab dem gleichen Zeitpunkte die derzeitigen Ausnahmefrachtsätze für Steine im Verkehr zwischen Heidelberg Bad. Bahn und den Stationen der Hessischen Nebenbahnen Lorchsmühle Westhofen und Wöllstein um je 0,02 *M.* für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 26. Septbr. 1894. (2449)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 13. November d. J. treten im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr (Tarif-Theil II, Heft 1) neue erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, Baumwollengarn und Twiste von den Nord- und Ostseehäfen nach Sosnowice loco und transito in Kraft, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Breslau, den 28. September 1894. (2450)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der bisherigen Nachträge enthält.

München, den 25. Septbr. 1894. (2451)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Oktober 1894 gelangt der Nachtrag IV zum 1. Heft des Verbands-Gütertarifs zur Einführung. U. a. sind darin Entfernungen für die neu aufgenommene Station Hettenleidelheim der Pfälzischen Eisenbahnen und besondere Vorschriften für die Berechnung der Fracht für Thon und Thonerde im Verkehr von den Stationen Eisenberg in der Pfalz und Hettenleidelheim enthalten, welche jedoch erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim in Kraft treten.

Strassburg, den 22. Septbr. 1894. (2452)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr und Binnenverkehr des Direktionsbezirks Frankfurt. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag V zum Gütertarif für vorbezeichneten Wechselverkehr in Kraft. Ausser Aufhebung des besonderen Ausnahmetarifs 4a für Kartoffelabfälle enthält derselbe neue Ausnahmesätze für Petroleum und Naphta von den Stationen Gustavsburg, Mainz Centralbhf. und Mainz Hafen nach verschiedenen nördlich Hanau gelegenen diesseitigen Stationen, sowie berichtigte Kilometerentfernungen für verschiedene Stationsverbindungen. Die letzteren treten erst am 15. November d. J in Kraft.

Die für Gustavsburg vorgesehenen Petroleum-Ausnahmesätze gelten auch für Kastel im Binnenverkehr des Direktionsbezirks Frankfurt a M. (2453)

Frankfurt a/M., den 28. September 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober 1894 tritt der Nachtrag X zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg - Breslau in Kraft. Derselbe enthält:

a) Neue Entfernungen für die Stationen der Strecken: Nakel-Konitz und Osterode-Hohenstein i. Ostpr. sowie für Papau und abgekürzte Entfernungen für die Stationen der Strecken: Firchau-Swaroschin, Tuchel-Bärenwalde und Stabigotten-Waplitz des Direktionsbezirks Bromberg.

Neue Entfernungen für die Stationen: Bischofswalde, Dziergowitz, Glogischdorf, Gross - Kunzendorf, Lipie, Neudorf, Pawonkau und Pluder sowie einzelne abgekürzte Entfernungen für Gross-Wilkau, Heidersdorf, Herby, Kochanowitz, Koschentin, Lissau O.-S., Lublinitz, Nimptsch, Pristram und Stahlhammer des Direktionsbezirks Breslau.

b) Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen 2 für Getreide etc., 3. für Holz etc., 20 B für überseeische Eisenerze. Frisch- und Schweissschlacken und 22 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen.

c) Berichtigungen etc.

Die neuen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen: Geierswalde, Kraplau, Mühlen i. Ostpr. und die ermässigten Entfernungen und Frachtsätze für Grieslienen, Hohenstein i. Ostpr., Stabigotten und Waplitz des Direktionsbezirks Bromberg gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Osterode-Hohenstein i. Ostpr.

Die neuen Entfernungen und Frachtsätze für Lipie, Pawonkau und Pluder und die ermässigten Entfernungen etc. für Herby, Kochanowitz, Koschentin, Lissau O.-S., Lublinitz und Stahlhammer des Direktionsbezirks Breslau gelten erst vom 10. Oktober d. J. ab.

Die neuen bezw. ermässigten Entfernungen etc. für Bischofswalde und Gross-Kunzendorf gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke: Deutsch-Wette - Gross-Kunzendorf und diejenigen für Neudorf und Nimptsch etc. erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Nimptsch-Gnadenfrei des Direktionsbezirks Breslau.

Die Haltestelle Ambach des Bezirks Bromberg ist einstweilen für den Stück- und Eilstückgutverkehr nicht eingerichtet.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zum Preise von 50 ₰ käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 25. Septbr. 1894. (2454)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre Hannover bezw. Oldenburg-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. kommen zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 13 bezw. 12 zur Einführung, welche Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie sonstige Berichtigungen enthalten.

Die neuen bezw. anderweiten Entfernungen und Frachtsätze für die Abfertigungsstellen:

a) Bischofswalde, Gross-Kunzendorf,
b) Gross-Wilkau, Heidersdorf, Kurtwitz, Neudorf, Nimptsch und Pristram,
c) Herby, Kochanowitz, Koschentin, Lipie, Lissau, Lublinitz, Pawonkau, Pluder und Stahlhammer treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke und zwar:
   a) der Strecke Deutsch - Wette-Gross-Kunzendorf,
   b) der Strecke Gnadenfrei-Nimptsch,
   c) der Strecke Vossowska-Lublinitz

in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. Septbr. 1894. (2455)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg und Breslau usw. vom 1. Juni 1893 kommt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag 3 zur Einführung. Derselbe enthält u. a.:

1. neue Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecken Nakel - Konitz, Osterode i. Ostpr. - Hohenstein i. Ostpr., Lublinitz - Vossowska, Deutsch - Wette-Gross-Kunzendorf, sowie nach den Sta-

tionen Dziergowitz, Glogischdorf und Neudorf der Eisenbahn - Direktionsbezirke Bromberg und Breslau,

2. ermässigte, bezw. theilweise ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Strecke a) Waplitz - Hohenstein in Ostpr. - Stabigotten, b) Nimptsch-Strehlen - Grottkau, Strehlen - Steinkirche, c) Rosenberg O. S.-Lublinitz-Stahlhammer und Lublinitz-Herby.

Die Frachtsätze zu 1 mit Ausnahme derjenigen für die Stationen der Strecke Nakel-Konitz haben erst vom Tage der Betriebseröffnung der Stationen für den Wagenladungsverkehr ab Gültigkeit. Ferner treten die ermässigten bezw. theilweise ermässigten Frachtsätze für die Stationen zu 2a, b und c erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Osterode i. Ostpr. - Hohenstein i. Ostpr. bezw. Nimptsch - Gnadenfrei und Lublinitz - Vossowska ab in Kraft. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung wird seiner Zeit besonders bekannt gegeben werden. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen. (2456MG)

Berlin, den 25. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Die in dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 20. März 1889 enthaltenen Frachtsätze für Zittau trans. finden fortan ausser für Sendungen nach Stationen der Schmalspurbahn Zittau - Markersdorf auch für Sendungen nach Stationen der Schmalspurbahn Zittau-Oybin-Jonsdorf Anwendung. (2457MG)

Berlin, den 27. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Magdeburg Erfurt. Am 1. Oktober d. J. wird die Station E c k e r t h a l (Bezirk Magdeburg) für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in den obengenannten Verkehr einbezogen. Am gleichen Tage kommen auch theilweis ermässigte Entfernungen für die Stationen D r ü b e c k, I l s e n b u r g und W e r n i g e r o d e zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (2458MG)

Erfurt, den 24. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen auf den Grossh. Badischen Bahnen vom 1. Januar v. J. enthaltene Zusatzbestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung, betreffend das Zusammenladen von Gross- und Kleinvieh, tritt am 15. November l. J. mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde ausser Kraft.

Karlsruhe, den 28. Septbr. 1894. (2459)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt-Magdeburg. Die im Nachtrag VII zum Mitteldeutschen Verbandsgütertarif Theil II Heft Nr. 1 enthaltenen Entfernungen für die Stationen Frankfurt a./M. H. L. B. und Ostbhf., Hanau Westbhf., Höchst H. L. B. und Wiesbaden H. L. B. im Verkehr mit den auf Seite 5—8 dieses Nachtrags aufgeführten Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg gelten vom 1. Oktober d. J. auch für die gleichnamigen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a./M. im Staatsbahnverkehr Frankfurt a./M. - Magdeburg.

Frankfurt a./M., den 29. Sept. 1894. (2460)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 treten für den Versand von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzucker-Syrup, zur Ausfuhr über See bestimmt, in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Gransee nach Danzig, Königsberg i./Pr. Ostbhf. und Neufahrwasser ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Bromberg, den 30. Sept. 1894. (2461)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a./M.-Breslau. Die Stationen D z i e r g o w i t z und G l o g i s c h d o r f des Direktionsbezirks Breslau werden am 1. Oktober d. J. und die Stationen der Neubaustrecken desselben Direktionsbezirks
a) V o s s o w s k a - L u b l i n i t z,
b) N i m p t s c h - G n a d e n f r e i,
c) D e u t s c h - W e t t e - G r. - K u n z e n d o r f
am Tage der Betriebseröffnung in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Die Eröffnung des Betriebes erfolgt auf der Neubaustrecke
zu a) am 10. Oktober d. J.,
„ b) voraussichtlich am 1. Novbr. d. J.,
„ c) „ „ 15. „ „ „

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a./M., den 28. Sept. 1894. (2462)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1894 tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält u. a. direkte Kilometerentfernungen für verschiedene Verkehrsstellen sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 27. September 1894. (2463)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre Hannover bezw. Oldenburg-Breslau. Die von den Stationen Malapane und Ohlau des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau nach den Nordseehafenplätzen Bremen, Bremerhaven/Geestemünde, Cuxhaven, Harburg H., Harburg U. E., sowie Brake, Elsfleth und Nordenham bestehenden besonderen Ausnahmefrachtsätze für Zinkblech zur überseeischen Ausfuhr haben vom 1. Oktober d. J. ab unter gleichen Vorbedingungen auch für die Beförderung von Z i n k w e i s s Gültigkeit.

Hannover, den 29. Septbr. 1894. (2464)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr mit Westösterreich. G e w ä h r u n g d e r R e e x p e d i t i o n s b e g ü n s t i g u n g f ü r d a s L a g e r h a u s d e r l a n d w i r t h s c h a f t l i c h e n S p a r - u n d V o r s c h u s s k a s s e i n B r ü x. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Kleie, Malz, Oelsaaten und Zucker aller Art in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen w i r d d e m L a g e r h a u s e d e r l a n d w i r t h s c h a f t l i c h e n S p a r - u n d V o r s c h u s s k a s s e i n B r ü x (K. K. St. B. u n d A. T. E.) mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1895 die Reexpeditionsbegünstigung rücksichtlich des Verkehrs von Stationen der Staatsbahnstrecken:
Obernitz-Eisenstein,
Obernitz-Duschnik,
(exkl. Knobis u. Swolenowes der St. E. G.),
Protivin-Tochowitz,
Protivin-Eger (exkl.),
Horazdowitz-Stadt-Taus (exkl.),
nach Aussig-Landungsplatz,
„ Schönpriesen-Umschlag,
„ Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und
„ Laube
unter den im Elbeumschlags-Tarife für Westösterreich auf Seite 12 unter B enthaltenen Bedingungen gewährt. Für die Beförderung dieser in Brüx K. K. St. B. zu reexpedirenden Güter gelangt rücksichtlich der Strecke Obernitz-Brüx bezw. für diese Strecke in umgekehrter Richtung eine besondere Gebühr von 2 kr. pro 100 kg mindestens 2 fl. für die in Brüx A. T. E. zu reexpedirenden Güter ausser dieser besonderen Gebühr noch eine Gebühr von 2,50 fl. für die Ueberstellung zum Lagerhause in Brüx A. T. E. für den Wagen, unbeschadet der sonstigen tarifmässigen Nebengebühren zur Einhebung.

Wien, 25. September 1894. (2465)
K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Die im Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Januar 1893 im Kartirungs-Ausnahmetarif Nr. 4 für Düngemittel enthaltenen Frachtsätze finden auch für „Knochenkohle, gebrauchte mit Ausnahme der gemahlenen“ Anwendung.

Wien, am 28. September 1894. (2466)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für R o h e i s e n treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Rückvergütungswege, b) Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
nach Weleslawin . .	51 kr.	61 kr.
Von Aussig-Landungsplatz		
nach Weleslawin . .	51 kr.	60 kr.
Von Schönpriesen-Umschlag		
nach Weleslawin . .	51 kr.	60 kr.
Von Dresden-Elbkai		
nach Weleslawin . .	73 kr.	83 kr.
Von Riesa-Elbkai		
nach Weleslawin . .	75 kr.	85 kr.

Die Kursdifferenz bei den unter b) angegebenen Frachtsätzen beträgt 1 kr. pro 100 kg, welche dermalen doppelt von diesen Frachtsätzen abzuziehen ist.

Bei den Frachtsätzen unter a) kommt kein Kursabschlag in Frage.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Lan-

dungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 28. September 1894. (2467)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn (im Betriebe der K. K. priv. Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn). (Einführung eines Gebührentarifes.) Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Unter-Morchenstern-Tannwald tritt ein neuer Gebührentarif in Kraft und wird mit gleichem Tage der bisherige Gebührentarif, gültig vom 1. Januar 1893, sammt den Nachträgen I—II aufgehoben.
Exemplare dieses Tarifes sind bei der unterzeichneten Direktion um den Preis von 60 Heller erhältlich.
Wien, am 24. September 1894. (2468)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
als betriebführende Verwaltung
der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn.

Nordbrabant - Deutsche - Eisenbahn - Gesellschaft. Der in der Bekanntmachung vom 14. August d. J. Nr. 1936 genannte 1. Nachtrag zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Lokalverkehr zwischen unseren auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen untereinander, sowie im Verkehr zwischen diesen Stationen einerseits und unseren auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen andererseits gelangt vorläufig nicht zur Einführung.
Gennep, den 29. Sept. 1894. (2469)
Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Am 1. Dezember 1894 tritt der V. Nachtrag zum Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Dezember 1890 neuen Stils in Kraft.
Hierdurch werden die Personenfahrpreise I. und II. Klasse im Verkehr zwischen Dresden-Alt- oder Neustadt einerseits und St. Petersburg und Moskau andererseits für die Deutschen Strecken um je 20 ₰ und die Gepäckfracht für 5 kg Gepäckübergewicht um 1 ₰ erhöht.
Ferner wird die direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Dresden-Friedrichstadt und St. Petersburg und Moskau aufgehoben. (2470)
Bromberg, den 24. September 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung der Sonderbestimmungen und Tarife für die Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der schmalspurigen Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) treten Sonderbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Frachtgütern auf dieser Lokalbahn in Wirksamkeit.
Exemplare der Sonderbestimmungen und Tarife sind beim Steiermärkischen Landes-Eisenbahnamte in Graz, sowie bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 25 kr. pro Stück erhältlich.
Wien, am 28. September 1894. (2471)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

7. Verdingungen.

Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von 200 offenen Güterwagen.
Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 1,50 ℳ erhoben werden.
Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 15. Oktober l. J. portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Karlsruhe, den 26. Sept. 1894. (2472)
Generaldirektion.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen:
11 Satz eiserne Lokomotiv-Windeböcke mit eisernen Trägern von 40 000 bezw. 50 000 kg Tragfähigkeit in 4 Loosen und
6 Satz eiserne Tender-Windeböcke mit eisernen Trägern von 20 000 Kilogramm Tragfähigkeit in 4 Loosen
für die Werkstätten Breslau O.S., Breslau-Oderthor, Ratibor, Neisse, Glogau und Kattowitz beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem technischen Büreau M., Brüderstrasse 36, von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden ebendaselbst gegen postfreie Einsendung von baar 3 ℳ (Briefmarken werden nicht angenommen) portopflichtig abgegeben.
Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Windeböcken" zu dem auf Donnerstag, den 25. Oktober 1894, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion „Am Oberschles. Bahnhofe 21/23" einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Breslau, den 29. September 1894. (2473)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Aug. Kirsch in Damm-Aschaffenburg bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 78. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Oktober 1894.

Inhalt:

Zur Reform des Personentarifs in Ungarn.
Vereinsmittheilungen:
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Vereins-Kilometerzeiger.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Eisenb.-Politik Oesterreichs.
66. Kongress Deutscher Naturforscher und Aerzte in Wien.
Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik in Wien.
Ministerkonferenz über wichtige Verkehrsfragen u. die Südb.
Vorkonzessionen in Ungarn.
Eröffnung der Station Przno.
Bosnisch-Herzegow. Eisenb.
Eisenbahnbau in Oesterreich Ende August d. J.
Zugverspätungen im August d. J.
Oesterr.-Ungar. Aussenhandel in den ersten 8 Monaten d. J.
Behandlung von Frachterstattungsansprüchen.
Vollendete Liquidation d. Ungar. Nordostb. u. d. Donau-Drau-E.
Rechtsfall.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Tramway - Verstadtlichung in Zürich.
Jura-Simplonbahn.
Gotthardbahn. Lützelthalbahn.
Wengernalpbahn
Aus Italien:
Bauten und Entwürfe.
Aus Spanien:
Das neue Tarifgesetz.
Aus Mittelamerika:
Mexiko. Panama. Portorico.
Französische Rechtsprechung.
Verschiedenes:
Die subventionirten Deutschen Dampferlinien.
Personalnachrichten:
Preussische Staatsbahnen.
Badische Staatsbahnen.
Eisenb. in Elsass-Lothringen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Lieferfristen.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Reform des Personentarifs in Ungarn.

Unter dieser Ueberschrift ist in den Heften 33 und 34 laufenden Jahrgangs der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreich.-Ungarischen Monarchie“ von dem Ministerialrath Eugen von Szabo ein Aufsatz erschienen, welcher so interessant und lehrreich ist, dass er die weiteste Verbreitung verdient. In der Annahme daher, dass obige Zeitschrift nicht in die Hände aller Leser der Vereinszeitung gelangt, welche sich für die Frage einer Reform des Personenverkehrs überhaupt interessiren, sowie in der Hoffnung, dass diese Zeilen der Deutschen Tagespresse nicht ganz unbekannt bleiben, dürfte eine kurze Besprechung und Wiedergabe des wesentlichen Inhalts dieses Aufsatzes nicht ohne einigen Werth sein.

Herr von Szabo ist — wie uns eine Anmerkung der Redaktion der „Zeitschrift“ belehrt — ein ehemaliger Mitarbeiter des verstorbenen Ministers Gabriel von Baross, bekanntlich des Vaters des Ungarischen Zonentarifs, und daher ist seine Kritik des letzteren von besonderer Bedeutung, ganz abgesehen von dem Umstande, dass Herr von Szabo seinen magyarischen Patriotismus, den im übrigen andere grosse Nationen zu bewundern und nachzuahmen alle Veranlassung haben sollten, seiner Gerechtigkeits- und Wahrheitsliebe hintenansetzt. Denn die mit grosser Sachlichkeit und ohne allen persönlichen Beigeschmack geübte Kritik ist für den Zonentarif eine vernichtende und gipfelt in dem herben Urtheile, dass das Gute in demselben nicht neu und das Neue nicht gut sei! —

Nachdem Herr von Szabo auf die eigenthümliche Erscheinung aufmerksam gemacht, dass der Personentarif im allgemeinen überall noch derselbe geblieben sei, wie zur Zeit der Entstehung der Eisenbahnen, bemerkt er zutreffend, dass die Fachmänner — sagen wir lieber Fachmänner — schon länger der Ansicht waren, dass auch auf diesem Gebiete eine gründliche Reform ohne Gefährdung der finanziellen Interessen sehr wohl erzielt werden könne, dass diese Fachleute aber, je nachdem sie Anhänger des Differential-(d. h. mit der Entfernung sinkenden Tarif-) Systems, des reinen Entfernungssystems (jedoch mit niedrig gestellten Einheitssätzen bei sonstigen Vereinfachungen) oder aber des Porto- oder Zonensystems waren, bezüglich der Durchführung einer solchen Reform selbst weit von einander abweichen. Unter diesen Umständen habe ein gewisser Muth dazu gehört, von der konservativen Politik, alles beim Alten zu lassen, abzugehen — einer Politik, die bei der Ungewissheit des Erfolges einer Reform allerdings vom Standpunkte sowohl der Staats- als insbesondere der Privatbahnen begreiflich erscheint — und diesen Muth nicht besessen zu haben, wird leider mit Recht dem „grossen Deutschen Reiche“ (richtiger wäre gesagt, dem Königreich Preussen mit seiner dominirenden Stellung von damals 25 000 km Eisenbahnen) zum Vorwurfe gemacht. Wohl aber habe diesen Muth der Minister von Baross besessen! Und in der That kann man diesem Manne nicht dankbar genug sein, dass er sich an die grosse Aufgabe, den Per-

sonentarif zeitgemäss zu gestalten, mit Energie und Kühnheit herangewagt hat und wir freuen uns aufrichtig, dass derselbe bei Lebzeiten wenigstens mit Genugthuung auf sein Werk blicken konnte. Denn dieser Schritt erschien in dem ewigen hin und her der Meinungen und dem steten Zaudern und Unentschlossensein der Regierungen und Eisenbahnverwaltungen wie eine erlösende That, welche bis in die weitesten Kreise, man kann sagen bei der ganzen gebildeten Welt, sowohl in Fachkreisen wie bei dem grossen Publikum ein ganz ausserordentliches Aufsehen erregte und von vielen als die Morgenröthe einer völlig neuen Verkehrsentwickelung und Verkehrseinrichtung gepriesen wurde. Doch — was ruhiger Denkende vorausgesagt hatten — der Erfolg blieb aus und wer geglaubt hatte, dass diese Errungenschaft der Ungarischen Tarifpolitik bald und unwiderstehlich auch das „Ausland“ mit fortreissen würde, sah sich arg enttäuscht. Denn mit Ausnahme des „Kreuzerzonentarifs“, den die Staatsbahnen des benachbarten Oesterreich, zweifellos in Anregung des Ungarischen Vorgehens und auf Drängen der sogen. öffentlichen Meinung einführten, der aber ausserdem von dem Ungarischen Zonentarif grundsätzlich ganz erheblich abweicht, sind nennenswerthe Nachahmungen nicht erfolgt und alle übrigen Kulturländer — Russland seit kurzem ausgenommen! — darunter natürlich das grosse Deutsche Reich, warten noch immer auf eine zeitgemässe „Reform des Personenverkehrs“! Hierbei darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Schuld an den überschwänglichen Hoffnungen, welche an den Ungarischen Zonentarif von dem Publikum geknüpft wurden, mit in erster Linie und zum grössten Theile die Tagespresse trifft, welche, im allgemeinen mit einer staunenswerthen Unkenntniss auch der einfachsten Eisenbahnverhältnisse behaftet, kritiklos den Zonentarif als den gefundenen Stein der Weisen pries und unter Herabsetzung der Eisenbahnverwaltungen, welche von verständnisslosen „Büreaukraten“ geleitet würden, die sofortige Einführung desselben speziell in Deutschland forderte. Das Publikum aber sah, irregeführt durch diese Presse und einige geschickte Agitatoren, in dem Zonentarif weiter nichts, als die angenehme Möglichkeit für ungeahnt billige Preise viele und lange Reisen machen zu können und jauchzte daher der neuen Einrichtung ebenso bedingungs- wie verständnisslos zu. Hätten die Pressleiter nur einmal einen Blick in die Fachzeitungen gethan, so würden sie ruhige und sachliche Erwägungen gefunden haben, welche vor einem zu starken Optimismus warnten und würden durch Bekanntmachung derselben vor manchen Enttäuschungen bewahrt haben. Es muss jetzt den maassgebenden Eisenbahnkreisen als ein besonderes Verdienst angerechnet werden, dass sie sich nicht von dem allgemeinen Taumel hinreissen liessen und einen Tarif nach Ungarischem Muster nicht einführten.

Fragt man nun, warum unter diesen scheinbar äusserst günstigen Umständen und Vorbedingungen dennoch im „Auslande“ eine irgend wie nennenswerthe Nachahmung dieses Baross'schen Tarifs nicht stattgefunden hat, so giebt uns Herr von Szabo hierauf folgende Erklärungen.

Voraus sei bemerkt, dass in Ungarn vor 1889 ein noch aus der ersten Entwickelungsperiode der Eisenbahnen stammender auf dem alten System beruhender Personentarif bestand, welcher infolge der Einführung der Transportsteuer im Jahre 1875 eine Vertheuerung und somit noch eine Verschlechterung erfahren hatte. Hierdurch und da statt des bisherigen Meilensystems das Kilometersystem eingeführt wurde, trat für eine Reihe von Jahren im Personenverkehr, welcher sich bis dahin, auch in den Einnahmen, den damaligen Verhältnissen angemessen, günstig gestaltet hatte, ein Stillstand bezw. Rückgang ein. Diesen Zustand, auf welchen wiederholt zurückgekommen wird, nennt Herr von Szabo die S t a g n a t i o n.

Unterscheidet man nun im Baross'schen Tarife die 3 Hauptheile N a c h b a r v e r k e h r, M i t t e l d i s t a n z v e r k e h r (II. bis XIII. Zone) und G r o s s d i s t a n z v e r k e h r (XIV. oder „endlose“ Zone), so bedeutet zunächst der Mitteldistanzverkehr, also der Verkehr von 25—295 km, in welchem sich nächst dem Nachbarverkehr das Gros der Reisenden bewegt, einfach die Rückkehr zu dem vor Einführung der Transportsteuer bestandenen status quo unter Beibehaltung einer gewissen, wenn auch die Meile und das Kilometer übersteigenden Streckeneinheit. In diesem Mitteldistanzverkehr beträgt nun zwar die Ermässigung der offiziellen Tarifsätze gegen die bisherigen durchschnittlich 40 %, da aber 20 % hiervon als Ersatz auf die gleichzeitig abgeschafften Fahrtbegünstigungen entfallen, so macht die neue Ermässigung nur 20 % aus, d. h. ebenso viel, als die formell auch noch aufrecht erhaltene Transportsteuer. Die Reform ist also gleichbedeutend mit der Abschaffung dieser Steuer, „eine restitutio in integrum, eine einfache Fehlerberichtigung.“ Neu ist nur die Streckeneinheit von 15 km und es ist fraglich, ob dieses Neue gut war; die Oesterreichischen Staatsbahnen reichten nachher mit 10 km aus und Baross selbst nahm später letztere Einheit in seinem Waarenzonentarif an. Da nun ausserhalb Ungarns die Tarife mit einer Transportsteuer im allgemeinen nicht erhöht waren, lag für die ausserungarischen Eisenbahnverwaltungen auch keine Veranlassung zur Nachahmung dieses Theils des Zonentarifs vor; denn die Vorbedingung zur Hebung des Verkehrs wird in einer Verbilligung der Fahrpreise, nicht aber in der Erhöhung der Streckeneinheit zu suchen sein.

Was sodann den N a c h b a r v e r k e h r und den V e r k e h r d e r XIV. Z o n e betrifft, so bedeuten diese die grundsätzliche Verneinung der Streckeneinheit, was zur Folge hat, dass einerseits eine im öffentlichen Interesse liegende Statistik unmöglich gemacht wird, andererseits der richtige Mitteldistanzverkehr „sowohl von oben als von unten her in einem a priori nicht zu bestimmenden Maasse Bewegungen ausgesetzt wird, welche nach Maassgabe der Verbreitung der Kenntniss des Systems immer mehr anwachsen und mit keinerlei Maassnahmen verhindert werden können“, d. h. dass Unregelmässigkeiten und Missbräuche der bedenklichsten Art möglich sind.

Speziell in der XIV. Zone wurden auf den Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1887, d. i. dem Jahre, welches der Ausarbeitung des neuen Tarifs voranging, kaum mehr als 60 000 Personen bei einem Bruttoerträgniss von 800 000 fl. befördert. Herr von Baross hatte also bei diesem relativ unerheblichen Verkehr wenig aufs Spiel zu setzen, während die Uebernahme dieser Zone in allen grösseren Ländern mit längeren und verkehrsreicheren Bahnstrecken ein „kolossales Risiko“ bedeuten würde — ganz abgesehen davon, dass in dieser „endlosen“ billigen Zone gegenüber den in mehrere Zonen getheilten Mittelstrecken eine grosse Ungerechtigkeit liegt.

Bezüglich des Nachbarverkehrs war aber bereits auf allen besonders wichtigen und frequenten Strecken des Auslandes namentlich in der Nähe der Hauptstädte vielfach durch Einrichtung billigerer und häufiger Lokalzüge für das Bedürfniss gesorgt — also ohne alle Verwirrung der Statistik — und konnte bei stärkerem Bedürfniss in gesteigertem Maasse noch gesorgt werden. Die Ausdehnung jedoch dieses Systems auf das ganze Schienennetz, „so zu sagen die generelle Vereinigung des Tramwayverkehrs mit dem grossen Eisenbahnverkehr“ musste, wenn es auch kühn war, sehr bedenklich erscheinen, da hierdurch wohl voraussichtlich die Anzahl der Reisenden und auch vielleicht die Bruttoeinnahmen sich erhöhen würden, aber auch die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen schweren Proben ausgesetzt werden musste. Es war vorauszusehen, dass die Verkehrsansprüche eine „Kompromittirung der Verkehrsordnung“, d. h. eines geregelten Betriebes herbeiführen oder aber nur mit solchen Betriebs- und sonstigen Auslagen zu bewältigen sein würden, „die weder mit erreichbar höheren Bruttoeinnahmen noch mit den mehr humanitären als volkswirthschaftlichen Vortheilen dieses Systems in irgend einem Verhältniss stehen.“

Diesen thatsächlichen Mängeln des Zonentarifs im einzelnen gegenüber, die, wie Herr von Szabo bemerkt, von den ausländischen Sachverständigen auch sofort erkannt worden

sind, müssen aber doch, wie derselbe weiter zutreffend hervorhebt, der Baross'sche Tarif und dessen Ergebnisse in erster Reihe in seiner Gesammtheit beurtheilt werden. Da zeigt sich denn zunächst allerdings insofern ein blendendes Bild, als von dem der Einführung des Zonentarifs vorangehenden Jahre 1888 auf das Jahr 1892 die Anzahl der beförderten Reisenden sich von 9 056 000 auf 28 623 000, also um 19 567 000 oder 215 % erhöhte — aber auch andererseits die bedenkliche Erscheinung, dass die Einnahmen in demselben Zeitraum von 14 112 000 fl. nur auf 19 685 000 fl., also um 5 573 000 fl. oder 40 % stiegen, welches Steigerungsverhältniss einigermaassen schon durch den Streckenzuwachs von 10 % an Werth verliert. Und nun geht Herr von Szabo in dankenswerther Offenheit mit den Baross'schen Zonenpublikationen, welche vom fachmännischen Auslande schon längst mit einigem Misstrauen betrachtet wurden, scharf ins Gericht. Zunächst macht er ihnen den Vorwurf, dass sie einen nur allzu leichten Weg zum Nachweis der Glanzfülle der Ergebnisse gewählt haben, indem sie dieselben nur den zur Zeit der Stagnation erzielten Ergebnissen gegenüberstellen und den Vergleich mit dem Zustande vor der Einführung der Transportsteuer nicht einmal versuchen. Hiernach kann es nicht überraschen, wenn von den unter die Herrschaft der Transportsteuer fallenden 3 schlechtesten Jahren 1878—1880 auf die unter die Herrschaft der Zone fallenden letzten 3 Jahre 1890—1892 die Einnahmen des Personenverkehrs pro Kilometer von 1 250 fl. auf 2 160 fl. stiegen, namentlich wenn in Betracht gezogen wird, dass die Kilometereinnahmen in den letzten Jahren der Stagnation schon ungefähr 1 600—1 700 fl. ausmachten; wohl aber muss der von den Zonenpublikationen verschwiegene Umstand überraschen, dass in den letzten 3 Jahren vor der Einführung der Transportsteuer (1872—1874) die Einnahmen pro Kilometer 2 430 Gulden, also bedeutend mehr als in der Zeit der Zone, betrugen.

Indem hieraus gefolgert wird, dass der Personenverkehr in Ungarn auch nach Einführung der Zone passiv geblieben und dass das finanzielle Ergebniss der Zone nicht einmal die Heilung des durch die Transportsteuer verursachten krankhaften Zustandes in vollem Maasse bedeutet, steht Herr von Szabo nicht an, zu erklären, dass Baross' Publikationen das Ungarische (nur das Ungarische?) Publikum betreffs der finanziellen Ergebnisse der Zonen — wenn auch unbeabsichtigter Weise — irregeführt haben! Man sei aber um so mehr geneigt gewesen, diesen Veröffentlichungen Glauben zu schenken, weil man überall überfüllten Zügen begegnet und „mit patriotischer Befriedigung resignirt“ sehe, wie wegen Mangel an Platz vielfach das „bäuerliche Element“ die höheren Klassen fülle — eine Erscheinung, die übrigens nichts anderes bedeute, als den mit dem Tramwaycharakter des Nachbarverkehrs zusammenhängenden ungesunden Zustand.

Aus den Baross'schen Veröffentlichungen geht nun weiter der eigenthümliche Umstand hervor, dass von dem Jahre 1888 an, also dem Jahre, welches der Einführung der Zone unmittelbar voranging, auf 1892:

a) im Nachbarverkehre die Anzahl der Reisenden um 730 %, die Einnahmen um 200 %;
b) in der XIV. Zone die Anzahl der Reisenden um 300 %, die Einnahmen um 180 %; dagegen
c) im Mitteldistanzverkehr die Anzahl der Reisenden nur um 22 % zunahmen. Letzteres ergibt im Durchschnitt pro Jahr nur eine geringe Steigerung von 5,5 %, bedeutet also in Anbetracht dessen, dass auch, wie bereits erwähnt, das Schienennetz um 10 % vergrössert worden, das Gros des Verkehrs betreffend so zu sagen eine weitere Stagnation, ja sogar bei den Einnahmen, welche durchaus keine nennenswerthe Steigerung aufweisen (um wieviel und in welchem Verhältniss wird uns leider nicht gesagt), auch nach dem Zustande der Stagnation gegenüber einen direkten Rückgang.

Herr von Szabo bemerkt hier zutreffend, dass bei dieser Beobachtung und mit Rücksicht darauf, dass der Zonentarif, soweit es sich um die Bruttoerträgnisse handelt, sich am besten dort bewährt habe, wo Baross dem Portosystem folgte, selbst der Fachmann der Versuchung ausgesetzt sein könne, die Ursache dieser wunderlichen Erscheinung in der Unterlassung der vollständigen Uebernahme des Portosystems zu suchen. Dieser Irrthum könne aber nur von kurzer Dauer sein, wenn man erwäge, dass der Verkehr der XIV. Zone auch noch nach der weitgehenden Steigerung blos 3 % des Gesammtverkehrs, ja auch dem Distanzverkehr gegenüber nur 12 % ausmache, ferner, dass die Frequenzsteigerung der XIV. Zone mit der Frequenzsteigerung der Mittelentfernung zusammengenommen noch immer keine grössere Steigerung als 25 %, also im Jahresdurchschnitt von 6,2 % bedeutet — abgesehen von den kolossalen Konsequenzen, welche eine 300 bis 730 % Steigerung des Mitteldistanzverkehrs (wenn eine solche überhaupt denkbar wäre) bezüglich der Leistungsfähigkeit des Betriebs und der Ausgaben der Eisenbahnen nach sich ziehen müsste. In der That suchen denn auch trotzdem die amtlichen Veröffentlichungen, allerdings schüchtern, Stimmung für eine weitere Ermässigung des Tarifs im Mitteldistanzverkehr zu machen, weil die bisherigen Ermässigungen nicht weitgehend genug seien, um auch diesen Verkehr entsprechend zu steigern. Dem gegenüber wird aber darauf hingewiesen, einmal, dass Baross allerdings die gegen den alten Tarif gebotene Ermässigung von 40 % in diesem Verkehr durch die grundsätzliche Abschaffung der Fahrtvergünstigungen — gleichwerthig mit der Abschaffung der Transportsteuer — auf 20 % beschränkte, dass aber thatsächlich später ein grosser Theil dieser Begünstigungen wieder eingeführt worden ist, und zum anderen, dass Baross den Grundsatz der Negation der Streckeneinheit nachträglich auch auf den Mitteldistanzverkehr ausgedehnt hat durch die sogen. Deklassifikationen, welche darin bestanden, dass zahlreiche Stationen aus der ihrer Entfernung entsprechenden höheren Zone in eine niedrigere Zone versetzt wurden. Da dies ebenfalls eine ansehnliche Gebührenermässigung bedeutet, so nimmt Herr von Szabo an, dass die Gebührenermässigung in der Praxis wenigstens 30 % betrug und da dies wiederum eine Ermässigung von 10 % des vor Einführung der Transportsteuer bestandenen Tarifs besagt, so hätte dieselbe im Zusammenhang mit der Abschaffung der Steuererhöhung gewiss eine genügende anregende Wirkung, den stagnirenden Verkehr in grösserem Maassstabe in Gang zu bringen, haben müssen. Thatsächlich nahm denn auch in der XIII. Zone (also derjenigen Zone, welche dem grossen Distanzverkehr am nächsten steht) die Frequenzsteigerung solchen Umfang an, dass bei den Einnahmen eine fast 60 %, bei den Eilzügen allein eine fast 300 % Erhöhung eintrat, obgleich die Ermässigungen hier kaum höher sind, als in den übrigen Mitteldistanzzonen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen. Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die neuen Verzeichnisse Nr. 5 (Breslau-Warschauer Eisenbahn), Nr. 7 (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn), Nr. 28 (Ostpreussische Südbahn), Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn), Nr. 79 (K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn) ausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Durch diese neuen Verzeichnisse sind die älteren Verzeichnisse gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben worden.

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern. Zu der genannten Sammlung sind die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 74 K. K. Oesterreichische Staatsbahnen), Nr. 85 (Holländische

Eisenbahn) und Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen und Niederländische Centraleisenbahn) neu ausgegeben, ferner sind zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) der II. Nachtrag, zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) der II. Nachtrag, zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) der VII. Nachtrag und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der X. Nachtrag ausgegeben worden.

Durch den neuen Vereins-Kilometerzeiger Nr. 74 wird der im Februar 1893 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachträgen und durch den neuen Vereins-Kilometerzeiger Nr. 88 wird der im August 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 85 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3018 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Regelung des Wagenverkehrs zwischen den Vereinsbahnen und dem Schweizerischen Wagenverbande (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 3031 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den II. Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 3032 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den II. Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 3056 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 3057 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eisenbahnpolitik Oesterreichs.

Der unter dieser Ueberschrift in Nr. 76 S. 715 d. Ztg. mitgetheilten Polemik der „N. Fr. Pr." gegen die Eder'sche Verurtheilung der Verstaatlichung tragen wir noch die Gegenüberstellung der Tarife vor und nach der Verstaatlichung nach, mit welcher das genannte Blatt für das Staatsbahnsystem eintritt: „Ausser der Tarifermässigung auf den eigenen Bahnen, hat erst der Besitz des Staatsbahnnetzes der Regierung die Möglichkeit geboten, auf die Tarifreform der Privatbahnen einen wirksamen Einfluss auszuüben. Vergleichen wir die Grundtaxen des Personentarifs von heute mit denjenigen der Elisabeth-Westbahn, so ergibt sich bei den Schnellzügen eine Ermässigung von 21 %, 30 % und 47 % für die I., II. und III. Klasse, bei den Personenzügen eine Ermässigung von 36, 43 und 57 %. Diese Ziffern gelten für die einfache Fahrt. Vergleicht man den Kreuzer-Zonentarif mit den bei der Elisabethbahn bestandenen Rückfahrkarten, so kommen wir zu einer Ermässigung von 12, 22 und 41 % bezw. 30, 37 und 53 %. Diese Ermässigungen, welche bei der III. Klasse mitunter 50 % übersteigen, sind doch sehr erheblich. Noch mehr fallen die Ermässigungen ins Auge, welche der Staatsbetrieb im Gütertarife durchgeführt hat. Ein Vergleich des Tarifs vom 1. Januar d. J. mit dem Tarife der Elisabethbahn zur Zeit, als dieselbe in Staatsbetrieb übernommen wurde, ergibt folgendes Bild:

Tarif vom 1. Januar d. J.
im Vergleiche zum Tarif der Elisabethbahn.

Distanzen	Güter der Klasse A: Baumwolle roh, Bier, Wein, Most, frisches Fleisch, Rohzucker	Güter der Klasse B: Asphalt, Gemüse, ordinäre Glaswaaren, Säuren	Güter der Klasse C: Borke und Lohe, Eisen und Stahl roh, Steine	Spezialtarif 1: Getreide und Mahlprodukte, Malz	Spezialtarif 2: Bau- und Nutzholz	Ausnahmetarif I: Kohle, mineralische	Düngemittel
km	für 100 kg in Kreuzern						
50	21	16	13	17	13	12	12
	(22,6)	(18,7)	(16,8)	(20,5)	(18,5)	(16,8)	(16,8)
100	36	26	21	28	21	19	19
	(40,7)	(33)	(28,2)	(37)	(31)	(28,2)	(28,2)
150	50	37	29	39	29	25	25
	(58,9)	(47,3)	(37,2)	(53,5)	(40,9)	(37,2)	(37,2)
200	62	46	34	49	34	30	30
	(77)	(61,6)	(44)	(70)	(48,4)	(44)	(44)
300	86	64	45	69	45	39	39
	(113,3)	(90,2)	(57)	(103)	(62,7)	(57)	(57)

Die in Klammern eingefügten Ziffern sind diejenigen des Tarifs der Elisabethbahn. Wie sich aus dieser Darstellung ergibt, steigt z. B. die Ermässigung für 1 Metercentner Kohle (Ausnahmetarif 1) bis zu 18 kr. Für 1 Metercentner Getreide hat sich der Tarif bei einer Entfernung von 300 km von 1 fl. 3 kr. auf 69 kr. ermässigt. Allerdings haben die alten Tarife im Wege der Refaktien vielfache Ermässigung erfahren, dieselben näherten sich aber in keinem Falle der jetzt durchgeführten generellen Ermässigung, welche noch den Vortheil für sich hat, dass sie eben allen Verfrachtern ohne Unterschied zu gute kommt. Die Einnahme für 1 tkm, welche bei den Staatsbahnen im Jahre 1881 3,09 kr. betrug, ist unter dem Einflusse des durchgeführten Tarifs mässig auf 2,16 kr. gesunken, und die Einnahme per Person und Kilometer ist von 2,4 kr. auf 1,3 kr. zurückgegangen.

Die Betrachtung, welche wir angestellt haben, würde vielleicht ein sehr starkes Argument für den Standpunkt bieten, dass die Tarife der Staatsbahnen zu niedrig bemessen sind. Es ist aber sehr fraglich, ob eine einseitige Auffassung nicht zu dem entgegengesetzten Extrem führen würde und ob in einer linearen Tariferhöhung wirklich die Panacee für die behaupteten Nachtheile zu erblicken ist."

66. Kongress Deutscher Naturforscher und Aerzte in Wien.

Die fünfte Abtheilung des von mehr als 3 000 Mitgliedern besuchten Deutschen Naturforschertages besichtigte die elektrische Centralstation der Internationalen Elektrizitätsgesellschaft. Die Grossartigkeit der Anlage und die Zweckmässigkeit ihrer Einrichtungen fanden die volle Anerkennung der Besucher. Nebst den maschinellen Einrichtungen haben insbesondere auch die verschiedenen Messapparate und die sonstigen den Betriebszwecken dienenden Instrumente, sowie die regelmässige und rasche Abwickelung des umfassenden Betriebes lebhaftes Interesse erregt.

Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik in Wien.

Den wichtigsten Berathungsgegenstand dieses Vereins bildete die Frage der wirthschaftlichen Kartelle. Für dieselben sprachen insbesondere die Professoren Brentano (München), Neurath (Wien und Dr. Pohle (Handelskammer-Sekretär, Leipzig); dagegen die Professoren Stieda (Rostock), Büchner (Leipzig) und Wolf (Zürich); die vermittelnden Anträge bewegten sich mehr oder minder im Rahmen der verwaltungsrechtlichen Aufsicht, die Professor Menzel (Wien) in seinem schriftlichen Referate verlangt hatte. Dr. Büchner forderte dagegen in seinem Referate die Errichtung von staatlichen Kartellämtern und die Verfügung, dass ihnen jeder Kartellabschluss zur Kenntniss gebracht werden muss. Das Kartellamt habe dann zu prüfen, ob der Kartellschluss nicht gegen das öffentliche Interesse verstösst und müsste erforderlichenfalls ein Vetorecht besitzen. In den Debatten kam ferner die Ansicht zum Ausdrucke, dass in jedem Kartell eine monopolistische Tendenz liege und dieses Monopol bei jenen Unternehmungen am stärksten sein werde, wo es sich wie bei Eisenbahnen und Bergwerken am leichtesten verwirklichen lasse. In Oesterreich erinnert man sich noch lebhaft daran, mit welchem moralischen Entsetzen die ersten Mittheilungen der Tagespresse über den Abschluss von Kartellen zwischen den grossen Bahngesellschaften aufgenommen wurden. Seither ist eine Anzahl von Kartellen von Bahnund anderen Gesellschaften geschlossen worden; die öffentliche Meinung hat sich an sie gewöhnt und selbst die Regierungen bemühen sich heute, Kartelle zustande zu bringen.

Die Debatten wurden ohne Abstimmung mit folgenden Worten des Vorsitzenden Professor Schmoller (Berlin) geschlossen: „Je grösser unsere Unternehmungen werden, je mehr grosse Industrielle sich ausbilden nach allen Seiten, desto mehr erhalten diese Geschäfte, welchen Umfang sie haben, einen halb öffentlichen Charakter, sie hören auf, Privatgeschäfte zu sein, und ich halte das für kein Unglück, sondern für den grössten Fortschritt, für die richtige Mittellinie zwischen den sozialistischen Experimenten und dem bisherigen Gang der volkswirthschaftlichen Entwickelung."

Ministerkonferenz über wichtige Verkehrsfragen und die Südbahn.

Bezüglich der unter dieser Ueberschrift in Nr. 76 S. 715 d. Ztg. mitgetheilten Vereinbarungen der beiderseitigen Handelsminister haben in Wien Konferenzen zwischen der Oesterreichischen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und den Vertretern der neu zu gründenden Ungarischen Schifffahrtsunternehmung stattgefunden, zu welchen auch Hofrath Dr. Liharzik von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Ministerialrath Direktor Schober von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen zugezogen wurden. Das von den letzteren Bahnen mit der Oesterreichischen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft geschlossene Kartell und so manche andere Fragen bilden noch Schwierigkeiten, welche man jedoch bei den in Budapest fortzusetzenden Konferenzen zu beseitigen hofft.

Die Südbahnverwaltung hat bisher von keiner der beiden Regierungen eine Aufforderung zur Entsendung von Bevollmächtigten zu den Verhandlungen über die Verstaatlichung erhalten.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen in Ungarn.

Die amtliche Verkehrszeitung („vasuti és közlekedési közlöny") des Königlich Ungarischen Handelsministeriums vom 23. September d. J. veröffentlicht eine Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. ertheilten 20 und verlängerten ebenfalls 20 Vorkonzessionen zur Vornahme technischer Vorarbeiten. Mit Ausnahme von 2 Konzessionen, welche auf ½ Jahr verlängert wurden, wurde die Dauer sowohl der Ertheilung als der Verlängerung auf 1 Jahr bestimmt.

Eröffnung der Station Przno.

Am 1. d. Mts. ist die in Kilometer 29,4 der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zwischen den Stationen Baschka und Friedland beim Wächterhause Nr. 21 (O. F. B.) gelegene Haltestelle Przno für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Die Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen.

In den zu Budapest tagenden Delegationen hat Reichs-Finanzminister von Kallay über eine diesfalls an ihn gerichtete Frage folgendes erklärt:

Die Hauptlinie Brod-Sarajewo-Mostar-Metkovich ist bereits lange fertig. Vor 2 Jahren wurde auch die Linie Lasvar-Travnik ausgebaut und gegenwärtig werden die Linien Travnik-Jajce und Travnik-Bugojno gebaut, welche demnächst vollendet sein werden. Der Minister hält es für Bosnien für eine wahrhafte Lebensfrage, dass die Linie Travnik-Bugojno bis zur Dalmatinischen Grenze und auch über dieselbe hinaus bis Spalato ausgebaut wird. Denn dies letztere sei der ursprüngliche Hafen von Bosnien und verbinde so zu sagen das Herz Bosniens mit dem Meere. Die Vorarbeiten seien diesbezüglich auf Bosnischem Gebiete bereits fertig und er werde bestrebt sein, alle kompetenten Faktoren für diese Idee zu gewinnen.

Eisenbahnbau in Oesterreich Ende August d. J.

Im Monat Juli d. J. standen in Oesterreich 383,58 km Eisenbahnen im Bau. Hierzu sind im Monat August durch den Baubeginn des zweiten Geleises in der Strecke Chodau-Neusattl der Buschtêhrader Bahn 4 km zugewachsen. Fertiggestellt wurden die Schleppbahn Monfalcone-Porto-Rosega der Friauler Eisenbahngesellschaft mit 2,5 km und die Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn) mit 31 km, welche am 10. August dem Betriebe übergeben wurde. Es verblieben demnach 354,08 km Eisenbahnen mit Schluss des Monats August in Bauausführung, wovon 96 km auf Staatsbahnen, 22,34 km auf Hauptbahnen und 235,74 km auf Lokalbahnen entfallen. Die 6,82 km lange Lokalbahn Przivos-Mährisch-Ostrau-Witkowitz ist am 18. August dem Verkehre übergeben worden. Der Bauvollendung waren entgegengereift: die 7,35 km lange Strecke Gablonz-Wiesenthal der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald und die Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz (seither eröffnet und dem Betriebe übergeben); ferner gehen in nächster Zeit der Bauvollendung entgegen: das zweite Geleise in der Strecke Neusattl-Falkenau an der Eger der Buschtêhrader Bahn, die Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen, die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz und die Lokalbahn Wotitz-Selcan. Die Zahl der im Monat August beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 19 673, d. i. 52 für 1 km im Durchschnitt, gegen die nahezu gleiche Anzahl im Vormonat.

Zugverspätungen im Monat August d. J. in Oesterreich.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 385; bei den Personenzügen über 20 Minuten 533; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 86; im ganzen 1 004. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und ungewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 102.

Der Oesterreichisch-Ungarische Aussenhandel in den ersten 8 Monaten d. J.

Nach den vom statistischen Departement im Handelsministerium veröffentlichten Daten stellen sich die Hauptergebnisse der Handelsstatistik wie folgt dar:

Es betrug die Einfuhr (exklusive Edelmetalle) in den ersten 8 Monaten 1893 438,0 Millionen Gulden, in den ersten 8 Monaten d. J. 474,8 Millionen Gulden, d. i. um 36,8 Millionen Gulden mehr; die Ausfuhr (exklusive Edelmetalle) in den ersten 8 Monaten 1893 506,1 Millionen Gulden, in den ersten 8 Monaten d. J. 509,6 Millionen Gulden, d. i. um 3,5 Millionen Gulden mehr. Der Saldo aus dem Waarenverkehr ist somit zu Gunsten der Monarchie in den ersten 8 Monaten d. J. — 34,8 Millionen Gulden gegen 68,1 Millionen Gulden in den ersten 8 Monaten 1893, d. i. um 33,3 Millionen Gulden geringer.

Behandlung von Frachterstattungsansprüchen.

Infolge des Erlasses des K. K. Handelsministeriums vom 25. Januar d. J. haben sich sämmtliche Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen dem Vorgange der Oesterreichischen Staatsbahnen angeschlossen, wonach in die durch § 61 (entspricht § 50 des Deutschen Vereinsreglements) Absatz 4 des Betriebsreglements festgesetzte einjährige Frist für die Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen die Zeit vom Tage der bei der Eisenbahnverwaltung eingebrachten Reklamation bis zur Zustellung des ersten meritorischen Bescheides der Eisenbahn an den Reklamanten nicht eingerechnet wird.

Vollendete Liquidation der Ungarischen Nordostbahn.

Diese in der Generalversammlung vom 15. Juli 1892 dieser verstaatlichten Eisenbahn beschlossene Liquidation ist nunmehr durchgeführt. Von den einberufenen 88 780 Stück Aktien, die im Sinne des Gesetzartikels II 1891 mit je 197 fl. zur Einlösung gelangen, sind 88 516 Stück bei den Staatskassen präsentirt worden, während für die noch aushaftenden 264 Stück der Betrag von 52 008 fl. zu Gunsten der Aktienbesitzer bei der Staats-Centralkasse deponirt wurde.

Vollendete Liquidation der Donau-Drau-Eisenbahn (Battaszek-Dombovar-Zakany).

Laut Schlussbericht des Liquidationskomitees dieser verstaatlichten Bahn wurden von den 22 650 Stück Aktien, welche gemäss dem Beschlusse der Generalversammlung vom 7. September 1893 aus dem Umlaufe zu ziehen waren, bisher 22 646 Stück Aktien zur Einlösung gebracht. Somit haften insgesammt nur 4 Stück Aktien aus, für welche der entfallende Betrag deponirt wurde, daher die Liquidation durchgeführt erscheint.

Zuerkennung des kapitalisirten Taglohnes unter Berücksichtigung eines Theiles der Meilengelder bei Bemessung der Entschädigung eines durch einen Bahnunfall verunglückten Bahnbediensteten (Rechtsfall).

Ein Bremser erlitt infolge eines Zusammenstosses auf der Carl Ludwigbahn so schwere Verletzungen, dass er erwerbsunfähig wurde. Er belangte die Bahn auf Zahlung von Heilungskosten von 90 fl., des Ersatzes für den entgehenden Erwerb von 4 945 fl. und des Schmerzensgeldes von 5 000 fl. Die I. Instanz verurtheilte die verklagte Bahn zur Zahlung des Betrages von 3 295 fl. für Verdienstentgang und des Schmerzensgeldes von 3 000 fl., indem das Gericht von folgenden Erwägungen ausging: Die Einwendung der Verklagten, dass sich beide Züge im Momente des Unfalls in langsamem Gang befanden und sofort angehalten wurden, ist angesichts der Folgen belanglos; aus demselben Grunde muss der Unfall nicht als „Streifung", sondern als „Zusammenstoss" bezeichnet werden. Die Zeugen bestätigen, dass Kläger sich nach dem Unfall vor Schmerz die Seiten hielt und über Hüftschmerz klagte, da ferner der Bahnarzt konstatirte, dass die körperlichen Verletzungen des Bremsers mit seiner Behauptung bezüglich seiner Beschädigung übereinstimmen, da endlich die Sachverständigen bei der Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtniss erklärten, dass die Nervenkrankheit des Klägers von dem Unfalle herrühre, dass er zu keiner Arbeit, am wenigsten zu der eines Bremsers tauglich ist, und dass seine Krankheit unheilbar sei und sein Leben bedrohe, so ist die Haftpflicht der Bahn, sowie ihre Verpflichtung zur Entschädigung des Klägers im Gesetz begründet, was auch von der Bahn im Prinzip nicht bestritten wird. Der Einwand derselben aber, dass Kläger nur als Taglöhner bedienstet war, demnach jeden Augenblick entlassen werden konnte, schliesst die Haftpflicht nicht aus, da Kläger thatsächlich durch den Unfall seinen Erwerb verlor. Was nun die Höhe der Ansprüche der Klägers betrifft, so musste seine Forderung auf Ersatz von 90 fl. als Rückersatz der Pflegekosten deshalb abgewiesen werden, weil die verklagte Bahn schon ein Krankengeld pro Tag zahlte, die Spitalkosten bestritt und überdies dem Kläger einen Betrag von 100 fl. ausgezahlt hatte. Was die zweite Forderung betrifft, so tritt das Gericht der von dem Kläger verlangten einmaligen Entschädigung auf Grundlage des 10 fachen Jahresbezuges bei, welche Berechnungsweise deshalb vollkommen berechtigt ist, weil die Zeit des Rentenbezuges in umgekehrtem Verhältnisse zu der Grösse der Verletzung und der Dauer des durch die Verletzungen verkürzten Lebens steht, der Kläger aber noch ein junger Mann ist. Da der Lohn des

Klägers 254,30 fl. jährlich betrug, so ergibt die Kapitalisirung derselben 2 545 fl. Da aber die Eisenbahnbediensteten die als Meilengeld bezeichnete Entschädigung ständig beziehen, welche Entschädigung für sie somit ein fixes Einkommen bildet, so muss auch das Meilengeld in Anschlag gebracht werden. Dasselbe beträgt nach Angabe der Sachverständigen durchschnittlich 150 fl. jährlich, wovon jedoch in Abzug zu bringen sind: die Kosten für die Reise und die sonstigen Auslagen, welche beiläufig die Hälfte des Meilengeldes ausmachen. In Rechnung zu ziehen sind also nur 75 fl., deren Kapitalisirung 750 fl. ergibt, sodass bezüglich der zweiten Forderung des Klägers diesem 3 295 fl. zuerkannt werden. Das Schmerzensgeld wird mit 3 000 fl. festgesetzt als den sozialen Verhältnissen des Klägers und der Empfindlichkeit und langen Dauer des unheilbaren Leidens entsprechend. Die II. Instanz hat das erstrichterliche Urtheil dahin abgeändert, dass dem Kläger an entgangenem Verdienst der Betrag von 3 545 fl., an Schmerzensgeld 5 000 fl. nebst 5 % Zinsen vom Tage der Zustellung zuerkannt werden. Das Obergericht hielt nämlich den Abzug des halben Meilengeldes deshalb für zu hoch, weil der Kläger für Frau und Kinder zu sorgen hatte, daher offenbar möglichst wenig von demselben ausgab. Es sei demnach gerechter, blos $^1/_3$ abzuziehen, sodass die Kapitalisirung des verbleibenden Restes 1 000 fl. ergibt. Der Anspruch auf ein Schmerzensgeld von 5 000 fl. sei angesichts des schweren unheilbaren Leidens durchaus bescheiden. Die Zuerkennung der Verzugszinsen beruht auf der Vorschrift des Allg. Bürgerl. G.-B. und der Civ.-Pr.-Ord. Der Oberste Gerichtshof stellte mit Entscheidung von 1893 das Urtheil der I. Instanz mit deren Begründung wieder her.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Erkrankung des Czaren bildet den Ausgangspunkt der Bewegung im Verkehre aller Spielpapiere; die Bahneffekten werden von der Politik des Grafen Wurmbrand beeinflusst. Je weniger Einzelheiten über die Vereinbarungen mit seinem Ungarischen Kollegen noch bekannt sind, desto abenteuerlicher klingen die Gerüchte über seine weiteren Pläne. Es sollen nun in Oesterreich alle Privatbahnen verstaatlicht werden, damit der Staat dann die Tarife monopolistisch hinaufschrauben und somit eine höhere Eisenbahnrente erzielen könne. Ob eine solche Politik, welche dem Oesterreichischen Staate eine ungeheuere Schuldenlast aufbürden würde, sich mit dem mühsam hergestellten Gleichgewichte im Staatshaushalte und noch mehr mit der Durchführung der Währungsreform vereinbaren lässt — ist doch wohl schwer anzunehmen. Deshalb dürften alle diese Gerüchte aus der Luft gegriffen sein und selbst die Verstaatlichung der Südbahn wird wohl noch auf ein Jahr, bis zum konzessionsmässigen Einlösungstermin verschoben werden. Die Aktien dieser Bahn (113,25) litten wieder durch die Ungewissheit über ihr künftiges Schicksal; auch die Böhmischen Bahnen waren mit Ausnahme der Nordwestbahn (240,50) und der Elbethalbahn (274), welche für Berliner Rechnung gekauft wurden, ziemlich rückgängig. Dagegen waren die Aktien der Kaiser Ferdinands - Nordbahn (3417), der Staatsbahn (365,50), der Kaschau-Oderberger Bahn (194,50), der Lemberg-Czernowitzer Bahn (286,50) und der Ungarisch-Galizischen Bahn (208) beliebt. Auf dem Prioritätenmarkte war es ganz stille.

Aus der Schweiz.

Tramwayverstadtlichung in Zürich.

In dieser Frage hat der Grosse Stadtrath von Zürich einen wichtigen Beschluss gefasst, indem er mit 58 gegen ungefähr 15 Stimmen sich grundsätzlich mit der Anbahnung des Rückkaufs des Strassenbahnwesens im Gebiete der Stadt im Sinne der Vorlage vom 23. August d. J. einverstanden erklärte, entgegen dem Antrage auf Verschiebung und demjenigen auf Ueberweisung an eine Kommission.

Damit ist nun dem Stadtrath eine brauchbare Handhabe gegeben für ein weiteres, zwar besonnenes, aber doch stetiges Vorgehen.

Der Stadtrath geht von dem durchaus vernünftigen und in keiner Richtung anfechtbaren Grundsatz aus, dass es sich für die Stadtverwaltung darum handle, die Bevölkerung nebeneinander statt übereinander anzusiedeln, das heisst, dass die Ausdehnung in die Breite für die Stadt besser sei, als das Wachsthum in die Höhe in Gestalt von „Sey-serapers“, wie die Amerikaner die zehn bis zwanzigstöckigen Häuser nennen.

Daraus erwächst aber der Stadt auch die Pflicht, für bequeme und billige Verkehrsmittel zu sorgen, denn die Strassen allein genügen dem Einwohner, der an der Peripherie wohnt und im Centrum sein Geschäft hat, nicht mehr; für ihn, sowie für alle anderen Städter handelt es sich um rasches Vorwärtskommen.

Wie sehr das Bedürfniss darnach verbreitet ist und welche Aussichten demnach ein die ganze Stadt durchziehendes Strassenbahnnetz hat, geht aus der Thatsache hervor, dass die Pferdebahn zusammen mit der elektrischen Strassenbahn, den Dampfschwalben und der Drahtseilbahn vom 1. Januar bis 30. August d. J. nicht weniger als 3 700 000 Personen befördert haben.

Jura-Simplonbahn.

Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 15. v. Mts. bezüglich der seitens der Generalversammlung vom 26. Juni d. J. bewilligten Konversion von 140 Millionen Francs Obligationen folgende Beschlüsse gefasst:

Die Direktion wird ermächtigt, von dem neuen Anlehen einer Finanzgruppe 123 Millionen fest zu übergeben, sofern der Uebernahmepreis nicht weniger als 97,5 % ist. Dem Anlehen wird das gesammte Netz, ausgenommen die Linien Bern-Luzern, St. Gingolph - Brigue und Pont-Valorbes verpfändet. Seit und mit 1895 werden jährlich 227 000 Frcs. zu Amortisationen auf dieses Anlehen verwendet. Wenn die Annuität von 227 000 Frcs. in der Folge ungenügend wäre zur Löschung der Heimfallrechte der Kantone, würde sie proportionell dieser Unvollständigkeit erhöht werden. Die Amortisationsquoten sollen in 3,5 % Obligationen von 1894 festgelegt und als besondere Fonds verwaltet werden.

Gotthardbahn.

Die Generalversammlung vom 27. September d. J. hat den Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend Kündigung des 4 % Anlehens von 100 Millionen Francs und die Aufnahme eines 3,5 % Anlehens von 125 Millionen Francs für die Rückzahlung des ersteren und die Deckung der muthmaasslichen Baubedürfnisse der nächsten 10 Jahre, sowie betreffend Bestellung eines Pfandrechtes I. Ranges einstimmig genehmigt.

Lützelthalbahn.

In Roggenburg, Kanton Bern, fand kürzlich eine Versammlung von Interessenten einer Lützelthalbahn statt. Die Versammlung wurde stark besucht von Baslern, aus Laufen und aus allen Dörfern des Lützelthales. Der Referent, Herr Ingenieur Hutzel aus Basel, hat auf die Stunde Abkürzung von Delle nach Basel und retour durch das Lützelthal hingewiesen. Mit dieser Stunde rechnet der Pariser Reisende gern, weshalb die Lützelthalbahn rentabel sein wird. Es wurde beschlossen, in Laufen in nächster Zeit wieder eine Versammlung abzuhalten.

Wengernalpbahn.

Die am 24. September d. J. stattgefundene Generalversammlung hatte sich über die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend Eigerbahnprojekt, auszusprechen. Sie war von 35 Aktionären mit 2 500 Aktien besucht und dauerte volle drei Stunden. Nach lebhafter Diskussion, an der sich der Verwaltungsrath sowie Guyer-Zeller betheiligten, wurde mit 1 350 gegen 1 150 Stimmen beschlossen: 1. Die Anträge, betreffend Eigerbahn, werden verschoben, bis die Bundesversammlung sich über das Konzessionsgesuch für die Jungfraubahn ausgesprochen hat. 2. Das Anlehen von 150 000 Frcs. zur Beschaffung weiteren Rollmaterials wird bewilligt.

Damit ist allerdings die Wengernalpbahn für alle Eventualitäten vorbereitet, sei es nun Eigerbahn oder Jungfraubahn.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

C u n e o - V e n t i m i g l i a. Die Hauptthätigkeit seit April d. J. bezog sich auf den Ausbau des grossen Tendatunnels; die Arbeiten waren allerdings (wie bereits mitgetheilt) infolge verschiedener Rutschungen und durch verschüttende Einstürze fast gänzlich unterbrochen worden, jedoch wurden sie sofort thatkräftig wieder aufgenommen, wie der Minister in der Kammer auf Grund besonderen Berichtes seitens des Baudirektors mitgetheilt hat. Allerdings waren die sich entgegenstellenden Schwierigkeiten, welche es zu überwinden galt, nicht leichter Natur, indessen war die Innehaltung der gesetzlichen Baufrist zu ermöglichen, wenngleich der Kosten-Voranschlag bedeutend überschritten werden musste. Die Kammer beschloss die Fortführung und Vollendung gemäss der endgültigen Entwürfe.

A e t n a - R i n g b a h n. Die Linie ist eingetheilt in die 3 Bauloose: R i p o s t o - R a n d a z z o 42,1 km, R a n d a z z o - A d e r n ò 34,5 km und A d e r n ò - C a t a n i a 37,4 km. Auf dem ersten sind rund 30 km, auf dem zweiten die ganze Länge, auf dem dritten rund 32 km des Bahnkörpers in Aufschüttung und kleinen Kunstbauten fertiggestellt, ebenso die beiden Tunnels im ersten und vier im zweiten Loose. Auch die Vorbereitungen zum Anschluss an die Geleise des Bahnhofs Catania des Sizilischen Netzes sind gemäss der getroffenen Vereinbarung zur Ausführung gebracht; die Verlegung des Oberbaues soll baldmöglichst folgen.

Savona-Turin. Die Verwaltung des Mittelmeernetzes will bei den Viaduktbrücken von San Bartolomeo und Acquabona (Strecke Savona-S. Giuseppe), mit Rücksicht auf die Betriebserfordernisse, die bisherigen Eiseneinbauten durch 5 Bogen in Mauerwerk zu je 28 m lichter Weite ersetzen und in der Zwischenzeit der Bauausführung den Betrieb über Aushilfsviadukte in Holzbau leiten. Die bezüglichen Entwürfe liegen der Regierung vor.

Lokalbahn Corleone-San Carlo. Die Regierung hatte mit Erlass vom März 1893 der Provinz Palermo und durch diesen einer Aktiengesellschaft den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokalbahn (0,95 m) auf 80 Jahre konzessionirt, welche in einer Länge von 37,7 km als Verlängerung der Linie Palermo-Corleone bis zur Provinzgrenze gedacht und nach Bautypus IV über Bisaquino und Chiusa Sclafani bis San Carlo zur Ausführung gebracht werden soll. Der endgültige Bauentwurf ist vom Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten genehmigt; die Kosten sind auf 4 420 000 L. mit Einschluss des rollenden Betriebsmaterials veranschlagt worden und muss der Bau in 4 Jahren vollendet sein. Der Staat gewährt demnächst auf 70 Jahre einen kilometrischen Zuschuss von 3 000 L. Von der ganzen Länge laufen 4,1 km waagerecht, im Aufstieg rund 15,6 km und im Abstieg rund 18 km; die grösste Neigung beträgt 5 % und der kleinste Krümmungshalbmesser 100 m. Der Bahnkörper erhält eine durchgängige Breite von 3,8 m ohne etwaige Seitengräben; die 7 Tunnels von 60 bis zu 163 m Länge werden rund 316 500 L. kosten und mit Felsmauerwerk ausgekleidet. Der grösste der Kunstbauten, welche sämmtlich in Mauerwerk ausgeführt werden, wird der Viadukt über den Batticanofluss sein, 7 Bogen zu je 12 m mit einer grössten Höhe von 17,3 m und zu 153 200 L. veranschlagt. Die übrigen 21 grösseren Kunstbauten sollen rund 564 200 L. kosten und bestehen in einer Wegeunterführung, 7 Ueberführungen und 13 Brücken von 3 bis zu 10 m lichter Weite, bedeutsam durch ihren Platz im Gelände; die Anzahl der kleineren Kunstbauten beträgt 189 mit 433 800 L. Voranschlag. Die 5 Bahnhöfe erhalten ihre Namen nach den benachbarten Gemeinden: Campofiorito, Contessa Entellina, Bisacquino (und Hadrianpalast), Chiusa Sclafani mit Giuliana und San Carlo; ausserdem wird zwischen Corleone und Campofiorito eine Haltestelle eingerichtet. Der Oberbau erhält wie bei Palermo-Corleone Vignolschienen aus Bessemerstahl von 8 m Länge und zu 20,15 kg Gewicht auf das laufende Meter.

Ein neuer Bahnhof Genua Piazza Brignole. Die Genueser Handelskammer tritt bei den betheiligten Ministerien nachhaltig für den Ersatz des gegenwärtigen durchaus unzureichenden Bahnhofs durch eine Neuanlage desselben ein, zum Besten nicht allein des Personendienstes, sondern auch des Güterverkehrs, welche beide sich im östlichen Theile der Stadt in hervorragendem Maasse entwickeln. Auch wird die unmittelbare Verbindung mit Hafen und Vorhafen als unabweisbares Bedürfniss hingestellt. Die Angelegenheit unterliegt zur Zeit der Prüfung durch die maassgebenden Behörden.

Velletri-Terracina. Infolge einer Anfrage in der Kammer hatte Minister Saracco erwähnt, dass die Bahn an einigen grundsätzlichen Fehlern in ihrer Bauanlage leide, dass aber der gegenwärtige finanzielle Stand des Landes nicht gestatte, sich hiermit zu befassen. Eine Besprechung unter betheiligten Provinzialräthen stellte fest, dass die Baupläne seiner Zeit durch die berufenen Amtsstellen ordnungsmässig geprüft und verbessert worden sind, sowie, dass während des Baues in dem schwierigen Gelände noch wesentliche Verbesserungen stattfanden. Allerdings seien einige Unfälle durch Entgleisungen vorgekommen, wie sie aber auch anderweitig auf minder schwierigen Bahnen sich ereigneten; jedenfalls seien die Angaben in der Presse übertrieben und dazu angethan gewesen, in das Publikum eine unnöthige Beunruhigung hineinzutragen.

Desenzano und Hafen. Die Handelskammer Brescia hat dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Antrag unterbreitet, dass die Betriebsgesellschaft für die Schifffahrt auf dem Gardasee behufs Verbindung des Bahnhofes Desenzano mit der dortigen Hafenanlände ein vollspuriges Bahngeleise zu bauen veranlasst werde, damit die Wagen der Bahn unmittelbar zum Hafen verkehren könnten. Mit Rücksicht auf die unstreitige Wichtigkeit des Hafens für den Handelsverkehr erscheint der Antrag durchaus zweckgemäss, auch für den Personendienst besonders der fremden Vergnügungsreisenden.

Salerno-San Severino. Nachdem die beiden ersten Bauloose Salerno-Fratte-Capezzano vollendet sind, haben die betheiligten Gemeinden Beschleunigung für den Bau der dritten und Schlussstrecke Capezzano-S. Severino beantragt.

Messina-Patti-Cerda. Die Oberleitung der Sizilischen Bahn hat den Entwurf zu einer neuen Haltestelle auf Kilometer 26,2 in der Gegend von Scala mit 10 490 L. Kostenanschlag höheren Ortes vorgelegt. Die Hochbauten sollen an private Unternehmer vergeben werden, während die Verlegung der Geleise durch eigene Kräfte besorgt wird.

Syracus-Licata. Die Verbreiterung der Anapobrücke, Strecke Syracus-Noto, ist von der Leitung des Sizilischen Netzes als unumgänglich nothwendig ins Auge gefasst worden und soll durch die Hinzufügung eines neuen metallenen Bogens von 20 m lichter Weite gleich dem bereits bestehenden bewirkt werden. Hierdurch wird die Errichtung einer Hilfsbrücke nebst Erbauung von zwei abzweigenden Aushilfestrecken für die Zeit der Bauausführung erforderlich. Die gesammten Kosten werden sich auf 113 220 L. beziffern, wovon die Verbreiterung der Brücke 102 543 L. beansprucht.

Aus Spanien.

Das neue Tarifgesetz.

Die Regierung hat den Reichsständen einen Gesetzentwurf unterbreitet, der bestimmt ist, durch Tarifermässigung und Ausdehnung des Netzes der jetzigen gedrückten Lage abzuhelfen, und folgendes bestimmt:

Art. 1. Die Regierung ist ermächtigt, die Begünstigungen des gegenwärtigen Gesetzes auf diejenigen Eisenbahngesellschaften anzuwenden, welche die darin vorgesehenen Verpflichtungen übernehmen.

Art. 2. Die Gesellschaften ermässigen ihre gegenwärtig in Kraft befindlichen Ausnahmetarife für Getreide, Mehl, Wein, Kohlen, Blei, Vieh und landwirthschaftliche Maschinen in folgender Weise: ein Frachtnachlass von 10 % für Getreide, Mehl und Wein, wenn diese Waaren auf mehr als 100 km nach Häfen und Grenzstationen befördert werden; ein Frachtnachlass von 20 % für die gleichen Waaren, wenn sie auf mehr als 200 km nach denselben Bestimmungsstationen befördert werden; ein Frachtnachlass von 10 % für Kohlen, Landesgewächse und landwirthschaftliche Maschinen für alle Entfernungen; ein Frachtnachlass von 20 % für inländisches Vieh auf Entfernungen über 100 km; ein Frachtnachlass von 10 % für inländisches Vieh, wenn es auf mehr als 200 km nach einem Hafen befördert wird. Diese Herabsetzungen sind wenigstens 2 Jahre lang anzuwenden, doch können die Gesellschaften die Anwendung ganz oder theilweise einstellen und höhere Preise erheben, wenn sie an ihre Antheilscheine 3 % Gewinn nicht vertheilen können.

Art. 3. Die Gesellschaften gestalten ihre gesetzlichen Tarife auf allen ihren Linien einheitlich, doch darf die jetzige Höchstgrenze für jeden Gegenstand auf dem Netze bei Eintheilung der Waaren in 6 Klassen nicht überschritten werden.

Art. 4. Die Gesellschaften verpflichten sich die in den Provinzen oder Wirkungsbereichen ihrer Netze eingeschlossenen Voll- und Schmalspurbahnen zu bauen und zu betreiben (die Vollspur beträgt in Spanien 1,68 m). Im Falle des Zweifels über den Wirkungsbereich, innerhalb deren man den Bau einer Linie zusprechen soll, entscheidet die Regierung. Die Bauarbeiten dieser Linien müssen spätestens ein Jahr nach Ertheilung der Konzession beginnen und 10 Jahre später vollendet sein. Die Erfüllung dieser Verpflichtungen wird durch die Gesellschaften durch Hinterlegung von 3 % des Bauanschlags gewährleistet, bis der Werth der ausgeführten Arbeit das Doppelte dieser Bürgschaftssumme erreicht. Der Betrieb der Nebenbahnen durch die Gesellschaften endigt zu gleicher Zeit, wie die längste Konzession der gegenwärtig von ihr betriebenen Linien.

Art. 5. Der Staat gewährleistet den Gesellschaften 6 % Zinsen für das auf die Nebenbahnen verwendete Baukapital. Die Antheilscheine, Schuldverschreibungen oder andere Werthpapiere, welche die Gesellschaften für den Bau und Betrieb dieser Linien ausgeben, sind in Spanien forderungsberechtigt.

Art. 6. Die Gesellschaften verpflichten sich die Zufahrtsstrassen zu bauen, welche ihre Station mit den in einer Zone von 10 km rechts und links der Bahn gelegenen Ortschaften in Verbindung setzen.

Art. 7. Die Gesellschaften sind berechtigt an Einschreibgebühren zu erheben: a) für jede Personen-Fahrkarte für die drei Wagenklassen bis zu 25 km 0,30 bezw. 0,25 und 0,10 Pes.; von 26 bis 50 km 0,75 bezw. 0,50 und 0,15 Pes.; von 51 bis 100 km 1,50 bezw. 1 und 0,20 Pes.; von 101 bis 150 km 2,50 bezw. 1,50 und 0,20 Pes.; endlich über 150 km 3 bezw. 2,50 und 0,20 Pes.; b) für jede Eilgutsendung 1 Pes.; ausgenommen von dieser Gebühr sind frisches Obst und Gemüse, Kaninchen, Thunfische, frische Anschovis und Sardellen und Schnecken; c) für jede Frachtgutsendung von Waaren der ersten und zweiten Klasse 0,40 Pes.; endlich d) für jede Frachtgutsendung von Waaren der andern Klassen 0,10 Pes.

Art. 8. Die Gesellschaften sind zugleich berechtigt, an Be- und Entladegebühren, sowie an Verschubsgebühren zu er-

heben, und zwar an Be- und Entladegebühren für die Tonne Eilgut 5 Pes., für die Tonne Frachtgut von Waaren der ersten und zweiten Klasse 3 Pes., für ein als Eil- oder Frachtgut befördertes Fahrzeug 2 Pes., für ein als Eilgut befördertes Pferd 2 Pes., für die Tonne Frachtgut von Waaren der 3. bis 6. Klasse des allgemeinen Tarifs oder für die Klassen der Ausnahmetarife, wenn nicht die Be- oder Entladung durch den Aufgeber oder Empfänger vorgeschrieben ist, 1 Pes., für das Haupt Grossvieh 1 Pes., endlich für das Haupt Kleinvieh 0,10 Pes. Für Verschubsbewegungen ist eine Gebühr von 0,50 bis 2 Pes. je nach der Art der Waaren zu entrichten. Ausgenommen von den im Art. 8 genannten Gebühren sind frisches Obst und Gemüse sowie die andern oben angegebenen Waaren. Die Erhebung dieser Gebühren erfolgt sowohl für Eil- als auch für Frachtgut nach untrennbaren Bruchtheilen von 10 kg.

Art. 9. Die Gesellschaften ermässigen im Einvernehmen mit dem Minister bis zu 50 % die Fahrpreise für Landarbeiter während der Haupt-Ackerbauzeiten.

Art. 10. Der Minister hat die Ausführungsbestimmungen dieses Gesetzes zu erlassen. —

Dass dieser Gesetzentwurf, der übrigens bei der Geschäftslage der Spanischen Reichsstände so bald nicht zur Verabschiedung gelangen dürfte, die Lage der Gesellschaften verbessern wird, muss nach den in Nr. 74 d. Ztg. mitgetheilten Erklärungen der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante und der Geschäftslage der Nordspanischen Eisenbahn durchaus bezweifelt werden. Die Gesellschaften haben eben der Regierung bereits erklärt, dass diese Maassregeln ihnen nichts nützen könnten; gleichwohl hat das Ministerium Sagasta den Gesetzentwurf eingebracht.

Aus Mittelamerika.

Mexiko.

Die Tehuantepec-Eisenbahn (309 km), welche eine Verbindung zwischen dem Busen von Mexiko und dem Stillen Meere herstellt, ist anfangs August d. J. vollendet worden und soll im September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Vier Konzessionen sind neuerdings ertheilt worden, und zwar, da der Staatsschatz neue Lasten nicht übernehmen kann, ohne Staatsbeihilfe: 1. durch Vertrag vom 9. Juni d. J. an Miguel Cornejo für eine Bahn im Territorium Nieder-Kalifornien vom Hafen La Paz nach dem Bergbaubezirk El Triumpho mit Verlängerungsrecht nach Todos Santos oder Pescadero del Pacifico; die Bahn ist 1 Jahr nach ertheilter Konzession zu beginnen und 7 Jahre später zu vollenden; 2. durch Vertrag vom 7. Juni d. J. an Francisco Lopez Gutierrez für eine Bahn von San Luis de la Paz und Guanajuato über den Bergbaubezirk Pozos und die Stadt San Jose Iturbide nach San Miguel de Allende an der Mexikanischen Centralbahn (schmal- oder vollspurig); der Bau ist 1 Jahr nach ertheilter Konzession zu beginnen und 8 Jahre später zu vollenden; 3. durch Vertrag vom 11. Juni d. J. an Salomon Guggenheim für eine Bahn von Aguas Calientes an der Mexikanischen Centralbahn nach den Kupferbergwerken von Tepezala mit Verlängerungsrecht nach dem Bergwerksbezirk Asientos oder einem anderen im Staate Aguascalientes gelegenen Punkt; der Bau ist 1½ Jahre nach ertheilter Konzession zu beginnen und 4 Jahre später zu vollenden. In Aguascalientes sind von dem Unternehmer bedeutende Hüttenwerke für die Behandlung von Kupfererz anzulegen; der Unternehmer ist von der Bergwerksabgabe, Einfuhrzöllen usw. befreit; 4. durch Vertrag vom 22. Juni d. J. an den Belgier Augusto Bertrand für eine Bahn von San Juan de las Huertas über Texcaltitlan und Ixtapan (im Staat Mexiko), ferner über Coyuca und La Union (im Staate Guerrero) nach einem geeigneten Punkte am Stillen Meere mit einer Zweigbahn nach Pungarabato im Staate Michoacan; der Bau ist 1 Jahr nach ertheilter Konzession zu beginnen und 8 Jahre später zu vollenden.

Panama.

Am 26. Juni d. J. hat sich eine neue Gesellschaft zur Vollendung des Panamakanals gebildet; in dieser Angelegenheit sind an dem genannten Tage drei Erkenntnisse des Bürgerlichen Gerichtshofes der Seine ergangen. Das erste Erkenntniss genehmigt die notarielle Erklärung des Massenverwalters der Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, durch welche er alle Rechte der in der Auflösung begriffenen Gesellschaft, die auf dem Istmus ausgeführten Bauten, die dort vorhandenen Werkplätze und die Ansprüche auf die von der Panama railroad company betriebene Eisenbahn Panama-Colon der neuen Gesellschaft überträgt. Für diese Zubringung stehen der älteren Gesellschaft 60 pCt. des Reinertrages der Unternehmung zu, während der Regierung von Kolumbia 5 Millionen Francs in voll eingezahlten Antheilscheinen zu übergeben sind. Das zweite Erkenntniss genehmigt den vom Massenverwalter mit der Société générale, dem Crédit Lyonnais und dem Crédit industriel geschlossenen Vertrag, durch den sich diese drei Bankanstalten verpflichten, bis 545 000 voll eingezahlte Loos-Schuldverschreibungen zum Preise von 90 Frcs. für das Stück zu übernehmen; die Verpflichtung ist nur für 3 Monat gültig, dagegen hat der Massenverwalter das Recht, die Stücke zu denselben Bedingungen zunächst den Antheilhabern und Schuldscheininhabern der Panamagesellschaft anzubieten. Endlich das dritte Erkenntniss genehmigt den zwischen dem Massenverwalter und dem Unternehmer Eiffel geschlossenen Vertrag, durch den sich letzterer verpflichtet, 10 Millionen Francs für die neue Gesellschaft zu zeichnen und für sein Guthaben gegenüber der Gesellschaft Loos-Schuldverschreibungen zum Preise von 125 Frcs. zu übernehmen.

Portorico.

Das der Portorico-Eisenbahngesellschaft konzessionirte Netz (546 km) bildet wie das der Insel Reunion einen Ring um die Insel und zerfällt in zwei Hauptlinien, nämlich die West- oder Mayaguezlinie (275 km) und die Ost- oder Humacaolinie (271 km). Von der Westlinie sind die Strecken San Juan-Camuy (97 km), Aguadilla-Mayaguez (44 km) und Yauco-Ponce (35 km), von der Ostlinie ist nur die Strecke Rio Piedras-Carolina (14 km), im ganzen also 190 km im Betriebe. Auf der Westlinie sind nur die Verbindungen Camuy-Aguadilla (46 km) und Mayaguez-Yauco (48 km) noch herzustellen und auch von diesen 94 km sind 23 km bereits beendet; die Strecke Camuy-Aguadilla bietet keine Schwierigkeiten, dagegen sind auf der zweiten Strecke zwischen San German und Yauco eine Brücke von 20 m, eine Thalübersetzung und ein Tunnel von etwa 100 m auszuführen. Der Bau der Ostlinie (San Juan-Humacao-Ponce) kann vertagt werden, bis die Westlinie dem Betriebe ganz übergeben ist. Die dringenden Geldbedürfnisse der Gesellschaft beschränken sich also nach ihrer Erklärung auf 7—8 Millionen Francs.

Die Gesellschaft wurde gebildet mit einem Grundkapital von 16 Millionen Francs, eingetheilt in 32 000 Antheilscheine von je 500 Frcs. Nennwerth, von denen je 250 Frcs. eingezahlt sind; ein grosser Theil davon befindet sich im Besitze des Credit Mobilier français. Ausserdem hat die Gesellschaft zwei Reihen 3 % Schuldverschreibungen am 7. Juli 1888 und im folgenden Jahre zum Preise von 286 Frcs. ausgegeben, von denen die erste 101 750, die zweite 108 200 Stück umfasst; diese Schuldverschreibungen, die seit Juli bezw. Oktober 1892 keine Zinsen erhalten haben, werden jetzt zum Preise von 150 und selbst 72,50 Frcs. gehandelt. Im ganzen sind also 68 045 700 Frcs. an Kapital aufgebraucht. Die Betriebseinnahmen belaufen sich etwa auf 3 500 Frcs. für 1 km und werden vollständig durch die Ausgaben aufgezehrt.

Vor etwa 3 Jahren entstand zwischen dem Credit Mobilier und der Portorico-Eisenbahngesellschaft einerseits und dem Unternehmer Yvo Bosch, sowie der Société de constructions des colonies espagnoles andererseits ein Streit, infolge dessen 2 Verwaltungsräthe gewählt wurden. Alle Madrider Gerichtshöfe wurden damit befasst, bis eines Tages ein Vergleich, dessen Bedingungen nicht bekannt wurden, zustande kam. Beide Verwaltungsräthe beriefen gleichzeitig nach demselben Orte Hauptversammlungen ein, in denen sie ihre Aemter niederlegten, während nach einer vorbereiteten Liste die vereinigten Häupter der beiden Parteien in den neuen Verwaltungsrath gewählt wurden. Dieser gab die Erklärung ab, dass zur Durchführung des Unternehmens und zur Erfüllung der Verpflichtungen 8 Millionen Francs erforderlich seien. Die Zeitschrift „La voie ferrée" tritt der Meinung entgegen, dass diese Summe vom Credit Mobilier beschafft werden könnte; sie ist vielmehr der Ansicht, dass die Erklärung der Zahlungsunfähigkeit der Gesellschaft und der Abschluss eines Zwangsvergleichs das Ende sein werde. Die Regierung der Insel hat bereits wegen der Bauverzögerung die Erklärung des Konzessionsverfalls auf gerichtlichem Wege durchzusetzen versucht und nur ein Formfehler hat diesen Versuch zum Scheitern gebracht.

Französische Rechtsprechung. *)

Beförderung von Eilgut. Verspätung. Die Empfängerin einer Sendung todten Geflügels verweigerte die Annahme wegen Verspätung und beanspruchte die Vergütung des Werths der Sendung am Bestimmungsorte. Die Eisenbahn bestritt die Forderung und die Verspätung und brachte das Gut zum öffentlichen Verkauf. Bei der gerichtlichen Verhandlung ergab sich, dass die Eisenbahn, anstatt nach Vorschrift die Beförderung der als Eilgut aufgegebenen Sendung mit dem zunächst direkt nach dem Bestimmungsorte führenden Zuge auszu-

*) Aus der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", Septemberheft 1894.

führen, das Kollo unterwegs ausgeladen und auf anschliessenden Zweiglinien weiter befördert hatte. Die Eisenbahn motivirte diese Transportweise damit, dass die eingeschlagene Route kürzer als die mit direkten Zügen bediente und die Beförderung immer auf der kürzesten Strecke auszuführen sei. Das Gericht erkannte im Prinzip die Richtigkeit der letzteren Behauptung an, verurtheilte aber die beklagte Verwaltung zur Zahlung der geforderten Entschädigung, weil die Einhaltung der kürzesten Route dann nicht zulässig, wenn dieselbe mit den geltenden Transportvorschriften nicht vereinbar ist. (Entscheidung des Kassationshofes, Civilkammer von Paris, vom 13. Juni d. J.)

Verschiedenes.

Die subventionirten Deutschen Dampferlinien.

Der Verkehr auf den vom Reich subventionirten Dampferlinien hat, wie der „Reichsanzeiger" berichtet, im Jahre 1893 auf sämmtlichen Linien zugenommen; er gestaltete sich nach der amtlichen Statistik wie folgt:

Der Gesammtverkehr der beiden Linien nach Ostasien und Australien auf der Ausreise und Heimreise zusammengenommen belief sich auf 88 748 t (zu 1 000 kg) im Werthe von 108 414 000 *M.*, gegen 69 532 t im Werthe von 94 430 000 *M.* im Jahre 1892 und 58 477 t im Werthe von 74 547 000 *M.* im Jahre 1888 (dem ersten Kalenderjahre, für welches die amtliche Statistik aufgenommen ist). Hiernach ist der Gesammtverkehr seit 1888 um 51,8 % und im letzten Jahre um 27,6 % dem Gewicht nach gestiegen. Es entfielen auf die Ausreise 40 964 t im Werthe von 43 593 000 *M.* (gegen 28 997 t im Werthe von 34 172 000 *M.* im Jahre 1892), auf die Heimreise 47 784 t im Werthe von 64 821 000 *M.* (gegen 40 535 t im Werthe von 60 258 000 *M.* im Jahre 1892). Auf der Deutschen Ostafrikanischen Linie belief sich der Gesammtverkehr auf der Ausreise und der Heimreise zusammengenommen auf 34 337 t im Werthe von 20 059 000 *M.*, gegen 23 657 t im Werthe von 17 017 000 *M.* im Jahre 1892. Dies bedeutet eine Verkehrssteigerung um 45,1 % dem Gewichte nach und um 17,9 % dem Werthe nach. Es entfielen auf die Ausreise 14 492 t im Werthe von 8 556 000 *M.* (gegen 10 745 t im Werthe von 7 217 000 *M.* im Jahre 1892), auf die Heimreise 19 845 t im Werthe von 11 503 000 Mark (gegen 12 912 t im Werthe von 9 800 000 *M.* im Jahre 1892). Die hauptsächlichsten Frachtgegenstände bildeten auf der Ausreise: Manufaktur- und Wollwaaren, Lederwaaren und Schuhe, Baumwollgarne und sonstige Baumwollwaaren, Farbwaaren, Eisen- und Stahlwaaren, namentlich Nadeln und Drahtwaaren, Cigarren, Bier und sonstige Verzehrungsgegenstände; auf der Heimreise: Wolle, Häute, Felle und Pelzwerk, Talg, Rohseide und Seidenabfälle, Edelmetalle, sonstige Metalle (Zinn, Blei, Silberblei, Kupfer), Erze, Tabak, Galläpfel, Thee, Kaffee, Kuriositäten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Verliehen ist dem Eisenbahndirektor Farwick in Köln die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion (linksrh.) daselbst und dem Eisenbahn-Bauinspektor Falke in Berlin unter Belassung in der bisherigen Beschäftigung in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Stadt- und Ringbahn) in Berlin.

Versetzt sind: die Eisenbahndirektoren Keller, bisher in Düsseldorf, als Mitglied an das Betriebsamt in Aachen, und Nöh, bisher in Elberfeld, als Mitglied an das Betriebsamt (Düsseldorf-Elberfeld) in Düsseldorf, ferner die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Baeseler, bisher in Arnstadt, an die Eisenbahn-Bauinspektion in Minden, und Labes, bisher in Hohenstein i. Ostpr., nach Berlin unter Verleihung einer Baubeamtenstelle im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Der Regierungs-Baumeister Fitz in Thorn ist unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst zum Eisenbahn-Bauinspektor ernannt worden.

Badische Staatsbahnen.

Der Vorstand der Eisenbahn-Bauinspektion Karlsruhe, Bahnbauinspektor Edwin Kräuter, ist zum Oberingenieur ernannt worden.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ernannt ist: der bisherige Eisenbahn-Betriebsdirektor Franken zum Regierungsrath und Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der bisherige Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor, Baurath Dietrich, zum Eisenbahn-Betriebsdirektor mit dem Range eines Rathes vierter Klasse — unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers des bautechnischen Büreaus der Generaldirektion — und der Königlich Preussische Regierungs-Baumeister Franz Leopold Kriesche zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 10. Oktober d. J. wird die Station Bockhorn der Vareler Nebenbahnen für den Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Oldenburg, den 30. Sept. 1894. (2474B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Zu dem vom 15. November 1893 gültigen **Ausnahmetarif für Flachs und Hanf von Russland tritt mit Gültigkeit vom 1. Oktober cr. der Nachtrag 1 in Kraft**, durch welchen neue Stationen einbezogen werden. Exemplare des Nachtrags sind bei der unterzeichneten Verwaltung, sowie bei den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen zu erhalten.

Danzig, den 2. Oktober 1894. (2475J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für Eisen und Stahl. Am 1. November 1894 treten für die Beförderung von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von den Eisen-Versandstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln linksrh., Köln rechtsrh., Elberfeld und Hannover nach **Pankow-Schönhausen**, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Sept. 1894. (MG2476)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Oktober 1894 gelangt Nachtrag IV zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Titelblatts und Vorworts, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güternebenstellen, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen. Durch die hierdurch erfolgende Aufhebung des Ausnahmetarifs 20 für Eisenvitriol zur Ausfuhr seewärts werden Frachterhöhungen herbeigeführt; dieselben treten indess erst am 15. November 1894 in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,10 *M.* für das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 28. Sept. 1894. (2477MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Mit dem 15. Oktober d. J. wird die Haltestelle Rosenthal der Stargard-Cüstriner Eisenbahn in den Hanseatisch - Ostdeutschen Verbands-Güterverkehr, Tarifheft Nr. 1, einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Sept. 1894. (2478MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M.-Oberhessischer bezw. Oberhessisch - Hessischer Güterverkehr. Unsere Bekanntmachung vom 24. v. Mts., betreffend ermässigte Sätze für Petroleum- und Naphtasendungen, wird hierdurch dahin berichtigt, dass diese Sätze nur in der Richtung von Gustavsburg, Mainz Centralbahnhof und Hafen und Kastel nach Oberhessischen Stationen Geltung haben.

Giessen, den 1. Oktober 1894. (2479)
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Gütertarif. Am 1. November l. J. gelangt zu Theil II Tarifheft Nr. 3 vom 1. April 1880 Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die Beförderung von Holzspänen zur Bier- und Essigklärung, sowie von Käse.

München, im September 1894. (2480)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Vieh- etc. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. ab wird die Haltestelle Rosenthal der Stargard-Cüstriner Eisenbahn in den Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahr-

zeugen zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.

Berlin, den 30. Sept. 1894. (2481MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 10. d. Mts. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die gegenüber den durch Nachtrag IX zum Gütertarifheft Nr. 5 eingeführten neuen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Sächsisch-Oesterreichischen Grenzstationen einerseits und Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen andererseits bislang bestandenen niedrigeren Frachtsätze nicht schon am 1. November d. J. ausser Kraft treten, sondern noch bis zum 15. November d. J. Geltung haben.

Erfurt, den 29. Sept 1894. (2482MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangt für die Beförderung von hydraulischem Kalk (Romancement) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg ab Kiefersfelden nach Penzing ein Frachtsatz von 47 kr. (Oe. W.) für 100 kg zur Einführung.

München, den 29. Sept. 1894. (2483)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 10. Oktober d. J. tritt für die **Beförderung von Sandsteinen des Spezialtarifs III im Rückvergütungswege** folgender Frachtsatz für Wagenladungen zu 10000 kg in Kraft:

Königstein-Dresden-Elbkai (Alt- oder Neustadt) . . 0,19 ℳ für 100 kg.

Die Vergütung des Unterschiedes zwischen der tarifmässigen und der nach vorstehendem Satze sich ergebenden Fracht erfolgt, wenn durch Vorlage der Originalfrachtbriefe nachgewiesen wird, dass mindestens 100 Wagen zu 10 t Sandsteine befördert worden sind.

Dresden, den 1. Oktober 1894. (2484)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Tarifen für die Güterverkehre Basel Badischer Bahnhof-Ostschweiz und Waldshut-Ostschweiz ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. je der III. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, insbesondere neue Bestimmungen über die anzuwendenden Reglemente, ferner neue, vom Tage der Eröffnung des durchgehenden Betriebs auf der Strecke Zürich-Hauptbahnhof-Zürich-Stadelhofen an gültige Frachtsätze für die Stationen der rechtsufrigen Zürichseebahn, anderweitige, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Sihlthalbahn, endlich einige mit kleinen Taxerhöhungen verbundene vom 1. Januar 1895 ab gültige Berichtigungen zum Ausnahmetarif Nr. 5 (Steine) im Verkehr Basel-Arnegg, Hinweil und Zug, sowie zum Ausnahmetarif Nr. 6 (Getreide) Basel-Wienachten.

Karlsruhe, den 29. Sept. 1894. (2485)
Generaldirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Ausnahmetarif für Getreide usw., Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. August 1894. Mit Gültigkeit vom 10. Oktober l. J. sind im Anhang zum Gütertarif, Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. August 1894 (Seite 12 und 13) nachstehende Aenderungen bezw. Ergänzungen der Kursdifferenzen zu berücksichtigen:

Vom Schnittpunkte bis	Kursdifferenzen für 100 kg in Pfennig — Schnittpunkt Nr. 1	Nr. 2
I. Stationen der K. Ungar. Staatseisenbahnen		
Baja	3	3
Kiszács	3	3
O Buda-Filatorigát	1	—
O Kér	3	3
Tolná-Mözs	1	1
Ujvidék	3	3
Verbasz-Kula	3	3
III. Stationen der Bács-Bodroger Lokalbahn		
Ada	3	3
Bács-Petrovoszelo	3	3
Mohol	3	3
O Becse	3	3
Zenta	3	3

Die bisherige Kursdifferenzen für vorstehende Stationen kommen hiermit in Wegfall.

München, im September 1894. (2486)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in dem vom 1. Oktober 1894 gültigen Ausnahmetarife für Getreide, Malz, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte und Oelsaaten von Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) enthaltenen Frachtsätze für Würzburg Bayerische Bahn gelten auch für den Verkehr von Würzburg Badische Bahn nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn).

Die seitherigen Frachtsätze für diesen Verkehr treten mit dem 1. Oktober l. J. ausser Kraft. Jene für Mühlenfabrikate kommen indessen noch bis zum 15. November l. J. zur Anwendung, insoweit sie niedriger sind, als die neuen Frachtsätze.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 29. Septbr 1894. (2487)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Breslau-Sächsischer Güterverkehr. Am 10. Oktober d. J. tritt zu dem vom 1. August 1891 ab gültigen Breslau-Sächsischen Gütertarife ein Nachtrag VIII in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Alt-Grottkau, Bischofswalde, Dziergowitz, Glogischdorf, Gross-Kunzendorf, Lipie, Neudorf, Pawonkau und Pluder des Eisenbahn Direktionsbezirks Breslau, sowie Neundorf i. Vgtl. und Zschaitz der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif neu aufgenommen.

Ausserdem enthält der Nachtrag ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen der Strecke Stahlhammer-Lublinitz-Herby und Kurtwitz-Nimptsch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie Tarifberichtigungen bezw. Ergänzungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 2. Oktober 1894. (2488)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch-Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 10. d. M. tritt für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von Delitzsch nach Grosszschocher (Sächs. Stb.) und Plagwitz-Lindenau (Sächs. Stb.) ein Ausnahmefrachtsatz von 0,15 ℳ für 100 kg in Kraft. Die Frachtberechnungsweise ist dieselbe, wie im Verkehr mit der Station Bitterfeld.

Dresden, am 1. Oktober 1894. (2489)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Güterverkehr. Zum Tarif für obengenannten Verkehr kommt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Pfälzischen Lokalbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim — wahrscheinlich am 1. November d. J. — der Nachtrag VII zur Einführung.

Von gedachtem Zeitpunkt ab trägt die bisherige Station Eisenberg-Hettenleidelheim die Bezeichnung Eisenberg in der Pfalz, während die Station Hettenleidelheim als neue Station in den Tarif aufgenommen wird.

Im Verkehr mit diesen Stationen werden die nach den Kilometerzeigern auf Grund der allgemeinen Kilometertafeln sich ergebenden Frachtsätze für den Versand von Thon und Thonerde um den besonderen Zuschlag (Lokalbahnzuschlag) im Betrage von 0,045 ℳ für 100 kg erhöht.

Näheres bei den Güterabfertigungen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Darmstadt, den 28. Septbr. 1894. (2490)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Berlin. Vom 10. Oktober d J. tritt für den Verkehr von Burgsolms nach Fürstenwalde ein Ausnahmesatz für Giessereiroheisen in Kraft, welcher 1,24 ℳ für 100 kg beträgt. (2491)

Frankfurt a/M., den 2. Oktober 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Die Württembergischen Stationen Honau, Pfullingen und Unterhausen werden vom 10. d. Mts. ab in den Ausnahmetarif für rohe Baumwolle aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 1. Oktober 1894. (2492)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die vom 1. Mai d. J. gültigen, im Nachtrage VI zum Heft 3a des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs enthaltenen Ausnahmesätze für die Beförderung roher Baumwolle von den Belgischen Häfen nach Elsässischen Stationen treten für den Verkehr mit der Grossen Belgischen Centralbahn über Aachen-

Saargemünd am 15. November d. J. ausser Geltung. Diese Ausnahmesätze kommen daher vom genannten Tage ab nur über Bettingen zur Anwendung.

Strassburg, den 1. Oktober 1894. (2493)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Vom 15. Oktober d. J. an wird die Station Allstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt mit den um 2 *M.* für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Oberröblingen a. d. Helme in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, am 2. Oktober 1894. (2494)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vom 15. November l. J. ab wird in Heidelberg für die Zustellung der Benachrichtigungsschreiben der über die Main-Neckar-Eisenbahn eingehenden Eilgutsendungen eine Gebühr von 5 ₰ erhoben.

Die im Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn unter C enthaltene Zusatzbestimmung zu Ziffer XII des Nebengebühren-Tarifs erfährt hierdurch eine Aenderung.

Darmstadt, den 1. Oktober 1894. (2495)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Es wird hiermit bekannt gegeben, dass der Haltepunkt „Heilbronn-Sülmerthor“ der Königlich Württembergischen Staatsbahnen in den Main-Neckarb.-Württembergischen Expressgutverkehr mit sofortiger Wirkung jedoch nur in der Richtung von dieser Station aufgenommen worden ist.

Expressgutabfertigungen nach diesem Haltepunkt finden daher nicht statt.

Darmstadt, den 27. Septbr. 1894. (2496)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main - Neckarbahn - Hessischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit werden für den Verkehr zwischen Gross-Gerau und Bensheim (M. N. B.) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Zuckerrüben im Betrage von 0,16 *M.* und für Rübenschnitzabfälle im Betrage von 0,18 *M.* für je 100 kg aufgehoben.

An deren Stelle tritt ein neuer Ausnahmefrachtsatz im Betrage von **0.15** *M.* für 100 kg, gültig für Rüben des Spezialtarifs III, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle usw.

Darmstadt, den 2. Oktober 1894. (2497)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Instradirung des Schnellzugseilgutes im Verkehre zwischen Wien und Paris.) Der vom 1. April 1893 an gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen zwischen Wien (K. E. B.) und Paris findet in der Zeit vom 1. Oktober 1894 bis 30. April 1895 auf den Routen Bischofshofen-Arlbergbahn-Buchs-Delle und Salzburg-Ulm-Mühlacker-Kehl-Avricourt Anwendung.

Wien, am 25. September 1894. (2498)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Wir geben hiermit die Schlusstermine pro 1894 für die Güteraufnahme (exklusive Schleppladungen) an den nachgenannten Stationen bekannt, welche Termine nach Maassgabe der offenen Schifffahrt eingehalten werden. (Die Schlusstermine für die Entgegennahme von kompleten Schleppladungen werden fallweise geregelt.)

I.

Schlusstermine für die Güteraufnahme in den nachgenannten Hauptstationen und den dazwischen liegenden Stationen							
in Regensburg und den Stationen ober Passau	in Passau und den Stationen ober Linz	in Linz und den Stationen ober Korneuburg	in Korneuburg und Nussdorf	Wien (Nordbahnlände)	Wien (Praterkai)	Budapest	im Thalverkehre nach
27./10.	29./10.	31./10.	3./11.	4./11.	6./11.	7./11.	Sulina, Constantinopel und Schwarzemeer-Häfen.
6./11.	8./11.	10./11.	13./11.	14./11.	16./11.	17./11.	Donaustationen unterhalb T.-Severin bis einschliesslich Galaz-Tulcia.
17./11.	19./11.	21./11.	24./11.	25./11.	27./11.	29./11.	Donaustationen unterhalb Budapest bis inklusive T.-Severin.
16./11.	18./11.	19./11.	17./11.	17./11.	17./11.	10./11.	Zwischenstationen der Strecke Passau-Wien.
16./11.	18./11.	19./11.	25./11.	26./11.	28./11.	28./11.	Zwischenstationen der Strecke Wien-Budapest mit Ausnahme der Stationen Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest. *)

II.

Ferner wird die Güteraufnahme im Zwischenverkehre der Stationen der Strecke Wien-Passau *) geschlossen am 17. November
" " " " " " " " " " Wien-Budapest*) " " 28. "
" " " " " " " " " " Budapest-Szt. Endre-Da. Bogdány . . " " 19. Oktober
" " " " " " " " " " Budapest-Belgrad-Orsova*) . . . " " 29. November
" " " " " " " " " " T.-Severin-Galaz . . " " 29. "
" " " " " " " " " " Szegedin-Titel . . . " " 29. "
" " " " " " " " " " Draueck-Barcs . . . " " 29 "

wobei auf die unter I und III angegebenen früheren Einstellungstermine auf einzelnen Strecken und Stationen Rücksicht zu nehmen ist.

Für den Berg-Stückgutverkehr wird der Schluss der Güteraufnahme den vorstehenden Schlussterminen für die Thalfahrten (ad I) entsprechend angepasst.

III.

a) Die Güteraufnahme nach und von den Stationen: Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Obernzell, Wesenufer, Wilhering, Persenbeug, Marbach, Melk, Aggsbach, Rossatz, Hollenburg, Zwentendorf und Tulln wird mit 31. Oktober geschlossen. Transporte von allen unterhalb Wien gelegenen Stationen nach den vorgenannten Bestimmungsstationen werden nur bis 15. Oktober übernommen.

b) " " " " " " " Da. Körtvélyes, Böös, Süttö, Radvány, Sattel-Neudorf, Szob, Veröcze, Tétény, Erd, R.-Almás, Tass, Szalk, Apostag, Harta, Ordas, Szegzárd, Szekcsö, Dálya, Futak und Kamenitz wird mit 15. November l. J. geschlossen. Die Uebernahme von Transporten ab allen Stationen ober Wien nach den sub b) genannten Stationen wird mit 1. November, ab allen Stationen unter Wien mit 10. November geschlossen.

Anmerkung. *) Die Güteraufnahme im Verkehre der Stationen: Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest untereinander, dann im internen Verkehre der Savestrecke Semlin-Sissek und im internserbischen Donauverkehre bleibt nach Maassgabe von Witterungs- und Wasserstandsverhältnissen auch nach dem 30. November offen.

Wien, 30. September 1894. (2499) Die Direktion.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg vom 22. September d. J., nach welcher in dem direkten Güterverkehr von Stationen der Preussischen, Sächsischen und Badischen Staatseisenbahnen usw. nach Alexandrowo transito der Ausnahmetarif 2 für rohe Baumwolle, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollen-Garn und Twisten von Hamburg B. nach Alexandrowo transito vom 13. November d. J. ab von 1,23 ℳ auf 1,63 „ für 100 kg erhöht wird, bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass der im Staatsbahn-Gütertarif Altona-Bromberg nur nachrichtlich enthaltene Ausnahmetarif 18 für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle von Hamburg B. nach Alexandrowo trans. in Höhe von 1,25 ℳ für 100 kg vom 13. November d. J. ab zur Aufhebung gelangt.

Altona, den 4. Oktober 1894. (2500)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Herausgabe eines Berichtigungsblattes zu Tarif Theil III, Heft 2 vom 1. Oktober 1894.) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. erscheint ein Berichtigungsblatt zu vorbezeichnetem Tarife, enthaltend berichtigte Frachtsätze der Serie 2 (Mehl) und Berichtigung von Angaben im Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 29. September 1894. (2501)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Einführung des Nachtrages II zu Tariftheil III, Heft 1.) Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt der Nachtrag II zu Tariftheil III, Heft I für den obbezeichneten Eisenbahnverband (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen etc. einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits), enthaltend:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Schnitt-Tariftabelle B. für die Französischen Strecken,
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers für die Französischen Strecken,
III. besondere Frachtberechnung für Nogent sur Marne - Bry trs. und Noisy le Sec transit

in Kraft.

Hierdurch werden die Frachtsätze und Entfernungen des Haupttarifes für dieselben Stationen aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den betheiligten Oesterreichischen Eisenbahn - Verwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. für das Stück zu beziehen

Wien, am 29. September 1894. (2502)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Lieferfristen.

Güterverkehr nach Württemberg. Wegen des zu erwartenden aussergewöhnlichen Andrangs von Gütern während des stärkeren Herbstverkehrs, infolge dessen die Bereitstellung der Wagen zur Ausladung auf dem Bahnhof Stuttgart innerhalb der reglementmässigen Lieferfristen nicht immer bewirkt werden kann, ist für die in Stuttgart während der Zeit vom 28. September bis 15. November d. J. ankommenden Frachtgüter eine Zuschlagfrist von 2 Tagen zu der bestimmungsmässigen Lieferfrist vom K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, festgesetzt worden.

Stuttgart, den 27. Septbr. 1894. (2503)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.
Balz.

3. Verdingungen.

Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von 200 offenen Güterwagen.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 1,50 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 15. Oktober l. J. portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 26. Sept. 1894. (2504)
Generaldirektion.

Lieferung von Kleineisenzeug. Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1895/96 erforderlichen:

I.	335 000	Stück	Schienen-Unterlagsplatten,
	26 000	„	Hakenplatten,
II.	27 000	„	Klemmplatten,
III.	46 000	„	Schienenlaschen,
IV.	260 000	„	Laschen-, Haken- u. Schwellenschrauben,
V.	700 000	„	Schienennägel,
VI.	300 000	„	doppelten Federringen,

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen nebst Zeichnungen und die zum Angebot zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von:

2,00 ℳ	in **Baar** für Heft I	Unterlags- und Hakenplatten,
0,75 „	„ „ „	„ II Klemmplatten,
1,00 „	„ „ „	„ III Schienenlaschen,
1,50 „	„ „ „	„ IV Schrauben,
0,75 „	„ „ „	„ V Schienennägel,
0,50 „	„ „ „	„ VI Federringe

bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben am 23. Oktober 1894, Vormittags 10 Uhr, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. November 1894 einschliesslich.

Magdeburg, den 29. Septbr. 1894. (2505)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Radreifen. Am 24. Oktober 1894, Vormittags 11 Uhr, sollen 456 Stück verschiedene Radreifen zur Verdingung gelangen. Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse Nr. 36, Zimmer 32 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche gegen Einsendung von 1 ℳ — in baar — postpflichtig bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen.

Breslau, den 2. Oktober 1894. (2506)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 79. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. Oktober 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 19 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Zur Reform des Personentarifs in Ungarn. (Schluss.)
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich: Ständige Tarifkommission. Platzgebühr. Vorarbeiten. Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Pfändung von Eisenbahngütern. Preussische Staatseisenbahnen. Abgrenzung der Betriebsamts-Bezirke. Arbeiter-Rückfahrkarten. Kreis Altenaer Schmalspurbahn. Berliner elektrische Hochbahn. Harzgürtelbahn Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg. Expresszug Bremen-Triest. Winterfahrplan 1894/95. Halberstädter Strassenbahn. Aktiengesellschaft f. Fabrikation v. Eisenbahnmaterial i. Görlitz.
Aus Russland: Bahneröffnungen. Eröffnung von Stationen. Aenderung von Stationsnamen. Bestimmungen, betr. Gütertransp. Ausfolgung von Frachten. Riga-Tuckumer Eisenbahn. Die Steinkohlenproduktion.
Aus England: Die London Chatham u. Doverbahn u. ihre Festlandverbind. Manchester Schiffskanal-Konfer. Verkehr der neuen Towerbrücke. Uebernahme der Strassenbahnen durch die Ortsbehörden. Bezug von todtem Fleisch aus Australien.
Personalnachrichten: Preussische Staatsbahnen. Preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Sächsische Staatsbahnen. Eisenb. in Elsass-Lothringen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Eröffnungen von Strecken. 2. Eröffnungen von Stationen. 3. Güterverkehr. 4. Verdingungen. 5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Reform des Personentarifs in Ungarn.

(Schluss aus Nr. 78.)

Fragt man nun, warum die Ermässigungen in dieser absolut theuersten Mitteldistanzzone sich bewährten, dagegen in den absolut billigen unteren Zonen nicht, und warum bei den Schnellzügen, welche mit den Nachbarverkehrskarten nicht benutzt werden können, eine grosse Steigerung sich zeigte, dagegen bei den Personenzügen, auf welche der Nachbarverkehr angewiesen ist, ein fast ebenso grosser Rückfall erfolgte, so erklärt Herr von Szabo, dass alle diese Räthsel ihre handgreifliche Lösung finden in den Missbräuchen, welche in dem ganzen System wurzeln und in der Verwirrung der Statistik.

In welchem Umfange besonders die Missbräuche mit den Nachbarverkehrskarten getrieben werden, geht u. a. daraus hervor, dass der im Personenverkehr sich zeigende Ausfall von einer Million Gulden zum grössten Theil (bis 760 000 fl.) auf die Reisenden III. Klasse entfällt, „welche infolge ihrer materiellen Lage den Verlockungen der Missbräuche mehr ausgesetzt sind", während die I. und II. Klasse zwar auch einigermaassen zurückgingen, dieser Ausfall aber nur zu reichlich dadurch ausgeglichen wird, dass im Schnellzugverkehr die I. Klasse eine Steigerung von nicht weniger als 210 %, die II. Klasse aber eine solche von 170 % ausweist. Hieraus folgt, dass die besser situirten Reisenden die Ermässigung der Gebühren zum Uebergange auf die Schnellzüge benutzten, während bei der III. Klasse das ärmere Publikum von der Benutzung der Schnellzüge sich zurückzog, indem die Schnellzugeinnahmen aus dieser Klasse von den im Jahre 1888 noch eingeflossenen 85 600 fl. auf — 4 700 fl. sanken.

Ebenso ist anzunehmen, dass bezüglich der XIV. Zone bei solchen Mitteldistanzreisen, die, zu 2 und 3 genommen, mehr kosten als eine Karte der XIV. Zone, die Missbräuche gleichfalls eine grosse Rolle spielen.

Hiernach dürfte es zweifellos sein, dass die Ermässigungen sich auch in den Mitteldistanzzonen bewährten, nur dass ein grosser Theil des auf diese Zone fallenden Verkehrs, speziell die Personenzüge betreffend, durch die Karten des Nachbarverkehrs und die der XIV. Zone vermittelt wurde. Weiter aber folgt hieraus — was noch durch eine anderweite Berechnung bekräftigt wird — dass der eigentliche Nachbarverkehr und theilweise auch der legitime Verkehr der XIV. Zone nicht so gross waren, wie die amtlichen Veröffentlichungen angeben.

Zur Verhinderung der immer mehr um sich greifenden Missbräuche sind zwar stets von neuem energische Verfügungen getroffen — Verfügungen übrigens, die uns „Ausländern" ganz drakonisch erscheinen müssen und die unserem Publikum zu bieten wir grosse Bedenken tragen würden —, es ist aber kaum anzunehmen, dass dieselben dauernd den erwünschten Erfolg haben werden, denn diese Missbräuche wurzeln eben in dem System selbst und daher können dieselben nur durch die Umänderung dieses Systems beseitigt werden. Gewiss giebt es kein Tarifsystem überhaupt, bei welchem nicht Missbräuche

und Unterschleife möglich wären, ein System aber, bei welchem die Unregelmässigkeiten und Betrügereien einen solchen Umfang annehmen können, dass dadurch systematisch die oben angedeuteten ausserordentlichen Gebührenhinterziehungen eintreten und die ganze Statistik unzuverlässig und unbrauchbar wird, ist schon aus diesen Gründen nicht haltbar.

Abgesehen nun ferner von den grossen Ermässigungen der XIV. Zone, mit welchen Baross jedenfalls „übers Ziel hinausgeschossen habe" und welche in Verbindung mit den stattfindenden Gebührenverkürzungen der Grund sind, warum mit den finanziellen Ergebnissen der Zone nicht einmal der finanzielle Zustand vor der Stagnation eingeholt werden konnte, ist aber nach Herrn von Szabo hauptsächlich der Nachbarverkehr, wiewohl derselbe sich scheinbar am besten bewährte, ja sogar eben deshalb die Achillesverse des Baross'schen Zonentarifs. Denn nicht zu reden davon, dass, wie bereits erwähnt, dieser Verkehr die Quelle so enormer Missbräuche ist, sowie dass derselbe die in grösserem Maassstabe vorgenommenen Deklassifikationen in den Mitteldistanzzonen veranlasst hat, wirkt er besonders nachtheilig einerseits auf den Betriebs-Verkehrsdienst und andererseits auf das finanzielle Reinerträgniss.

Die Ungarischen Staatsbahnen wurden im letzten Jahre von 30 Millionen Reisenden benutzt, von welchen nicht weniger wie 20 Millionen auf den Nachbarverkehr, welcher sich binnen 2 Jahren fast verdoppelte, entfallen. Wenn sich die Proportionen bei der verhältnissmässig dünnen Bevölkerung Ungarns derart gestalteten, möge man sich vergegenwärtigen, meint Herr von Szabo zutreffend, was das Ergebniss beispielsweise in Belgien gewesen wäre, falls man dieses System auch hier eingeführt hätte und es werde dann wohl verstanden, dass das westliche Ausland vor den unberechenbaren Folgen dieses embarras de richesse zurückgeschreckt sei.

Diese Folgen sind in erster Linie, dass seit Einführung der Zone die Verkehrsunordnung, die Verkehrsstörungen und die Unfälle sich fortwährend mehren. Da aber die Ursache selbst — der Tramwayverkehr — stetig und in unberechenbarem Maasse wächst, wächst auch in denselben Verhältnissen dessen unberechenbarer Einfluss theils auf die Ueberfüllung der Züge, theils auf deren leere Fahrten „und wenn dies so fortdauert, worüber wohl kein Zweifel sein kann, so wird die Institution der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der Stolz des Landes, unrettbar kompromittirt." Ohne Umgestaltung des Tarifsystems lassen sich aber weder diese Schäden, noch der in der Entwerthung der Tariflage sich äussernde nachtheilige Einfluss des Nachbarverkehrs beseitigen. Nur ein Mittel würde nach Herrn von Szabo dies, wenn auch nur in gewissem Grade, ermöglichen und auch in gewissem Grade der Deklassifikation, den Missbräuchen und der statistischen Verwirrung vorbeugen können, und dies wäre die vollständige Trennung des Nachbarverkehrs von denjenigen Zügen, welche den Distanzverkehr vermitteln, d. h. die Generalisirung der kurzen und billigen Lokalzüge. Eine solche Maassregel würde aber so riesige Kosten (bezüglich der Verkehrsmittel, der Zugförderungs-, Werkstätten- und Geleisanlagen, des Personals usw.) verursachen, welche mit der Rentabilität in keinem Verhältniss stehen, dass dieser Weg als durchaus ungangbar völlig ausgeschlossen erscheinen muss.

Wenn man den Nachbarverkehr in der ersten Zeit ohne grössere Auslagen abwickeln konnte, so lag das daran, dass einmal naturgemäss die Frequenz noch nicht einen so erheblichen Umfang angenommen hatte und weil sie zum andern unter dem früheren System, wo zur Förderung der Reiselust auf die Bequemlichkeit des Publikums grosses Gewicht gelegt wurde, eine Menge überzähliger Wagen angeschafft und eine Menge überzähliger Züge gefahren war. Es ist daher nicht zweifelhaft, dass man bei der bisherigen mangelhaften Platzausnutzung dem Aufschwunge auf den mittleren und langen Strecken mit den vorhandenen Einrichtungen ohne Schwierigkeit hätte entsprechen können; die erfolgte Vermehrung der Betriebsmittel und sonstigen Einrichtungen und infolge dessen die Zunahme der Ausgaben um Millionen muss also in überwiegendem Maasse auf Rechnung des Nachbarverkehrs gestellt werden. Dies fällt aber um so mehr in die Waagschale, als die Einnahmen aus diesem Verkehr, trotzdem derselbe den Verkehr der mittleren und langen Strecken um das Doppelte übersteigt und nach Abzug der Einnahmen des auch früher bis zu einem gewissen Grade bestandenen Nachbarverkehrs, kaum mehr als 10 % ausmachen, bei 20 Millionen Einnahmen aus dem Personenverkehr also 2 Millionen Gulden.

Baross selbst berechnet in seinen Zonenmittheilungen am Schluss des Jahres 1890 die Zunahme der Betriebskosten, welche der Zone zur Last geschrieben werden kann, auf 1 300 000 fl., welche, aller Wahrscheinlichkeit nach eher zu nachsichtige als zu strenge Berechnungsweise auf den Jahresschluss 1892 angewendet, nach Herrn von Szabo gerade die doppelte Summe, also 2 600 000 fl. ergibt. Da dieser Betrag für sich allein schon die Einnahmen des Nachbarverkehrs übersteigt, so fallen die Differenz und die nothwendig gewordenen Einrichtungen in ihrer Gesammtheit zu Lasten der Mehreinnahmen des Mitteldistanzverkehrs und der XIV. Zone. Nach Herrn von Szabo sind seit Einführung der Zone ungefähr 1 000 Personenwagen bestellt und ist gegenwärtig eine Bestellung von weiteren 1 000 Personenwagen geplant. Wenn nun von dieser Anzahl nur 500 Stück und von den grossen Lokomotivbestellungen dem Bedarfe entsprechend 120 schwere Lokomotiven in Rechnung genommen werden, so stellt sich die jährliche Last dieser Vermehrung der Betriebsmittel auf Grund der 30 jährigen Dauer derselben auf ungefähr 650 000 fl. Ferner sollen die Ergänzungsarbeiten im Jahre 1892 den Betrag von 5 Millionen Gulden überschritten haben, von welchen mindestens 3 Millionen zu Lasten des Personenverkehrs und mindestens 2 Millionen zu Lasten des Zonensystems gerechnet werden können. Diese Summe belastet aber schon in ihrer Gesammtheit das Jahresergebniss.

Da also auch diejenigen finanziellen Ergebnisse, welche der Zonentarif dem Zustand der Stagnation gegenüber aufweist, von den durch denselben hervorgerufenen Unkosten nach und nach aufgezehrt werden, so muss bezweifelt werden, ob selbst der Stagnation gegenüber von einem Nutzen gesprochen werden kann. — Wie es andererseits schon in Nr. 78 d. Ztg. nachgewiesen ist, dass von einem finanziellen Nutzen in dem Sinne, als ob das vor der Stagnation erzielte Ergebniss übertroffen oder auch nur erreicht wäre, gar nicht die Rede sein kann. Ein solcher Nutzen wäre noch nicht ausgeschlossen, wenn man von der Annahme ausgeht, dass der Personenverkehr überhaupt im allgemeinen mit einem Defizit verbunden ist und dieses sich verringert, sobald die Einnahmen in grösserem Verhältniss als die Ausgaben zunehmen, also rechnungsmässig eine Erhöhung des reinen Erträgnisses eintritt; es ist auch nicht zu bezweifeln, dass in der I. und vielleicht auch noch in der II. Zone der Nachbarverkehr in diesem Sinne rentabel war, weil er bei den anfangs mässig steigenden Betriebsausgaben mit den bereits vorhandenen Verkehrseinrichtungen und Baulichkeiten bewältigt werden konnte; „wohl aber zweifeln wir", sagt Herr von Szabo, „aus gutem Grunde, ob wir die Schwelle des Nutzens mit den obenbezeichneten von Jahr zu Jahr zunehmenden Betriebs- und Investitionsausgaben, welche — wir wiederholen es — zumeist auf die Rechnung des Nachbarverkehrs zu stellen sind, nicht schon überschritten haben und was dann dem Lande bevorsteht, ist im obigen zur Genüge nachgewiesen. Es kann dies einen Vorgeschmack bieten, was wir zu erwarten hätten, wenn wir im allgemeinen zum Portosystem übergehen würden."

Nach alle dem kommt denn also Herr von Szabo auf Grund der Thatsachen und Erfahrung „zu demselben Resultat, welches die ausländischen Sachverständigen auf rein theoretischem Wege abgeleitet hatten", nämlich dass das, was in dem Baross'schen Zonensystem gut ist (d. i. die thatsächliche, auf den Gesammtverkehr sich erstreckende Beseiti-

gung der Landpoststeuer-Erhöhung) nicht neu sei, hingegen das Neue (d. i. der Nachbarverkehr, der in den Distanzverkehr eingeführte Grundsatz der Deklassifikationen und die XIV. Zone) nicht gut sei! —

Zu denjenigen, welche schon vor Einführung des Ungarischen Zonentarifs öffentlich erhebliche Bedenken gegen denselben laut werden liessen, dürfen auch wir uns zählen: in Nr. 53 Jahrg. 1889 d. Ztg. haben wir das Vorgehen des Ministers von Baross als kühne That zwar mit Freuden begrüsst, dieselbe aber als einen „Sprung ins Dunkle“ bezeichnet, als ein „Experiment“, über dessen Ergebniss Herr von Baross ausgesprochenermaassen selbst vollkommen im Ungewissen war, und schon damals haben wir insbesondere auf die Gefahren der Missbräuche, der XIV. Zone und der bei der erhofften Frequenzsteigerung zu erwartenden ganz riesigen Kosten aufmerksam gemacht. Diese Bedenken sind durch die Thatsachen leider auf das Glänzendste bestätigt worden. Es ist Herrn von Szabo als ein grosses Verdienst anzurechnen, dass er sich der Mühe eingehenden Studiums unterzogen und nach dem Ergebniss desselben gewiss nicht leichten Herzens den Schleier von der „grossen epochemachenden Tarifreform des Ministers von Baross“ gelüftet hat.

Vielleicht malt Herr von Szabo das Zukunftsbild, welches er bei weiterer Anwendung des gegenwärtig bestehenden Zonentarifs ohne sachgemässe Umgestaltung desselben seinem Lande in Aussicht stellt, etwas zu schwarz, speziell ist vielleicht die Gefahr, dass sich die Frequenz im Nachbarverkehr auch jetzt noch ins Ungemessene steigern würde und daher die Kosten und die Betriebsstörungen noch zunehmen müssten, in dem von ihm gefürchteten Maasse nicht vorhanden, was er aber an Thatsachen und zahlenmässigen Belegen anführt, genügt schon vollkommen, um den Stab über diesen Zonentarif zu brechen und das Urtheil nicht für übereilt zu halten, dass das „Experiment“ missglückt sei. Ja, man könnte versucht sein, die auch von uns rückhaltlos anerkannte Kühnheit des Herrn von Baross fast einen gewissen Leichtsinn zu nennen, da er die Folgen seines Vorgehens ebenfalls überschauen und in Betracht ziehen musste — immerhin hat aber der Versuch einen nicht zu unterschätzenden, allerdings negativen Erfolg, nämlich den, dass unsere Regierungen, sofern sie sich mit einer Reform des Personenverkehrs überhaupt noch beschäftigen sollten, wenigstens daraus erfahren können, wie es nicht gemacht werden darf. Denn wenn schon in Ungarn, dessen eigenartige Eisenbahnverhältnisse ganz besonders günstig für das Gelingen des „Experiments“ lagen, der Zonentarif Fiasko gemacht hat, kann wohl im westlichen Auslande dies System erst recht als unannehmbar und abgethan angesehen werden.

Ob nun wohl die Tagespresse von den Aufklärungen, die Herr von Szabo gegeben, gebührende Notiz nehmen und das Publikum mit den beklagenswerthen Erfolgen des von ihr mit so billigen und tönenden Phrasen zur Nachahmung empfohlenen Zonentarifs bekannt machen wird? Nach den bisherigen Erfahrungen glauben wir: mit einigen Ausnahmen schwerlich! Die Mehrzahl der Tagesblätter wird vielmehr fortfahren, allen „nörgelnden“ und missgünstigen Stimmen gegen die Eisenbahnverwaltungen mit Vorliebe ihre Spalten zu öffnen und ihren geduldigen Lesern die edlen aber verkannten Bestrebungen „gemeinnütziger“ Vereine von Zeit zu Zeit in Erinnerung zu bringen. S.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 25,180 km lange Strecke Deutsch-Brod-Humpoletz der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3058 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güteproben-Statistik (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 3064 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 3065 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3089 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend das alphabetische Fahrschein-Verzeichniss vom 1. Mai 1894 (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 3106 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Juli/September d. J. abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 233 Z vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Juli-September d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 8. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche im III. Vierteljahr Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Ständige Tarifkommission.

In der am 19. und 20. September d. J. in Stuttgart abgehaltenen gemeinschaftlichen Sitzung der Deutschen Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten gelangten auch die Anträge: „1. Flachs (ungebrecht) im Verzeichniss der sperrigen Güter zu streichen, 2. Flachs roh (gebrecht), Hanf und Heede (Werg) unter die Güter der ermässigten Stückgutklasse aufzunehmen“, welche vom Verkehrsausschuss bei dieser Kommission eingebracht waren, zur Berathung. Es wurde aber, da die Anträge etwas spät eingegangen waren und die Eisenbahndirektionen erklärten, dass es ihnen wünschenswerth sei, noch weitere Informationen über die Tragweite der Anträge einzuziehen, die weitere Berathung auf die nächste Sitzung der Tarifkommission vertagt. In derselben Sitzung beschloss der Verkehrsausschuss der Kommission, in Verfolg der Anträge der Bielefelder Handelskammer, des Verbands Schlesischer Textilindustrieller und des Verbands der Seiler Deutschlands, zur Berathung in der nächsten Sitzung der Deutschen Tarifkommission folgenden Antrag einzubringen: Garne und Gewebe aus Flachs, Werg, Hanf, Jute und Baumwolle jeder Art, Seile und Stricke aus Flachs, Hanf und anderen vegetabilischen Fasern unter die Güter der ermässigten Stückgutklasse aufzunehmen.

Platzgebühr.

Die Frage, ob die Fahrkarten in Gemässheit ihres Aufdrucks: „Gültig für alle Züge“ auch für die Durchgangs- (Harmonika-) Züge ohne Nachzahlung der bei Benutzung dieser Züge zur Erhebung gelangenden Platzgebühr zu benutzen sind, ist nunmehr dadurch endgültig gelöst, dass die Fahrkarten für solche Strecken, auf welchen Durchgangszüge verkehren, mit dem Aufdruck versehen sind: „Für D.-Züge tarifm. Platzgebühr“.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt ist beauftragt worden, die bisher für eine Nebenbahn von Bitterfeld nach Stumsdorf angefertigten allgemeinen Vorarbeiten auf eine Linie von Bitterfeld über Zörbig nach Cöthen auszudehnen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Giessen-Fulda zwischen den Stationen Lauterbach und Salzschlirf belegene Haltepunkt Angersbach für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Pfändung von Eisenbahngütern.

Nach den seit dem 1. Juni d. J. gültigen Bestimmungen lassen die Eisenbahnverwaltungen, von dem Wahlrecht des § 713 der Reichs-Civilprozessordnung Gebrauch machend, die

Pfändung aufgegebener Güter als körperlicher Sachen (sogen. körperliche Pfändung) nicht mehr zu; sie fügen sich nur mehr lediglich der Pfändung des Anspruchs des Aufgebers oder Empfängers auf Herausgabe eines solchen Gutes (Anspruchspfändung).

Preussische Staatseisenbahnen.

Abgrenzung der Betriebsamts-Bezirke.

Dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Neisse ist die Verwaltung und Betriebsleitung der Eisenbahn von Nimptsch nach Gnadenfrei nach ihrer demnächstigen Betriebseröffnung (welche zum 1. November d. J. in Aussicht genommen ist) innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Befugnisse übertragen worden.

Arbeiter-Rückfahrkarten.

Um den in grösseren von ihrem Wohnsitz entlegenen Unternehmungen und Arbeitsstätten beschäftigten Arbeitern die Möglichkeit zu gewähren, ihren Angehörigen am Sonnabend einen Theil ihres Wochenlohns zu überbringen und den Sonntag in der Familie zu verleben, sind seit einigen Jahren von der Eisenbahnverwaltung für bestimmte Strecken, und zwar bis auf Entfernungen von 100 km, Karten zu ermässigten Fahrpreisen ausgegeben, welche zu Beginn und am Schluss der Woche zur Fahrt berechtigen. Die Vergünstigung ist verschiedentlich missbraucht, von anderer Seite auch angegriffen worden. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat deshalb die Eisenbahndirektionen angewiesen, bezüglich der in ihren Bezirken für Entfernungen von mehr als 100 km eingeführten Arbeiter-Rückfahrkarten zu prüfen, ob deren Beibehaltung einem wirklichen Bedürfnisse entspreche. Infolge davon sind bereits von einzelnen Direktionen für einzelne Strecken dieser Art die Karten eingezogen, während in anderen Bezirken die Erörterungen noch schweben und vielleicht ähnliche Maassnahmen noch bevorstehen.

Der „Berl. Akt." bemerkt hierzu: Es wird darüber mehr gesprochen und geschrieben, als an der Zeit erscheint. Wir konstatiren, dass keine generelle Verfügung ergangen ist, die Erleichterung des Verkehrs zwischen den auswärts beschäftigten Arbeitern und ihren Familien zu beschränken, auch nicht, sofern es sich zwischen dem Wohnorte und der Arbeitsstätte um Entfernungen von über 100 km handelt, dass auch in den Fällen, in welchen die Ausgabe von Arbeiter-Rückfahrkarten eingestellt ist, nach sorgfältiger Prüfung von einem berechtigten Bedürfniss ihres Fortbestandes nicht die Rede sein kann.

Kreis Altenaer Schmalspurbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1893/94 die Betriebseinnahmen 212 034 *M.* und die Betriebsausgaben 168 390 *M.*

In der am 22. September d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, den verbleibenden Reingewinn von 59 112 *M.* zur Ausstattung des Reservefonds B mit 2 951 *M.*, zur Vertheilung einer Dividende von 3,5 % auf die Aktien Lit. A mit 38 500 *M.* und zu einer Spezialreserve 6 000 *M.* zu verwenden und den Rest von 11 661 *M.* auf neue Rechnung zu übertragen.

Berliner elektrische Hochbahn.

Die Firma Siemens & Halske ist bei der Stadt Berlin vorstellig geworden, den auf Grund der Beschlüsse der Stadtverordneten abzuschliessenden Vertrag über die elektrische Hochbahn so viel als möglich zu beschleunigen und vorläufig schon eine grundsätzliche Erklärung über die Geneigtheit der Stadt zur Hergabe der Strassen für Zwecke der elektrischen Hochbahn herauszugeben, damit auf Grund dieser Erklärung seitens des Polizeipräsidiums die erforderlichen Konzessionsverhandlungen schon vor erfolgtem Vertragsabschluss mit der Stadt eingeleitet werden können. Die Firma Siemens & Halske glaubt, dass bei sehr beschleunigter Herausgabe der Konzession wenigstens der weniger schwierige Theil der elektrischen Hochbahn, nämlich der von der Möckernstrasse bezw. vom Halleschen Thor bis zur Warschauerstrasse bezw. bis Schlesischen Thor zur Gewerbeausstellung im Jahre 1896 fertiggestellt werden kann.

Harzgürtelbahn Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg.

Das Komitee für diesen Bahnbau hat am 2. d. Mts. unter Vorsitz des Kammerpräsidenten Griesebach - Wernigerode in Wernigerode eine Sitzung abgehalten, in der man sich einstimmig gegen das Projekt erklärte und beschlossen hat, weitere Schritte für die Finanzirung einer Normalspurbahn zu thun. Die aufzubringende Summe ist ziemlich bedeutend und einzelne der in Betracht kommenden Ortschaften knüpfen an die Uebernahme der von ihnen zu gewährenden Zinsgarantie noch das Zustandekommen des Projektes erschwerende Bedingungen, so dass das Komitee viele Hindernisse zu überwinden haben wird. An den im Januar 1895 zusammentretenden Braunschweigischen Landtag werden verschiedene Anträge auf Subventionirung von Harzbahnen herantreten. Die Braunschweigische Regierung soll sich aber den Projekten gegenüber ziemlich reservirt verhalten, was von der Preussischen Regierung auch angenommen wird.

Expresszug Bremen-Triest.

Es wird beabsichtigt, im Monat November d. J. eine neue Verbindung (sogen. Lloyd-Express) zwischen Bremen und Triest einzurichten, wodurch nicht allein ein neuer direkter Verkehr von Amerika über die Deutsch-Oesterreichischen Häfen Bremen und Triest nach den Adriatischen und Mittelmeer-Stationen geleitet, sondern auch ein bequemes und rasches Transportmittel den aus Deutschland und Oesterreich nach Kairo wandernden Touristen gegeben wird. Der Zug wird in gleicher Weise, wie auf der Strecke Ostende-Wien, von der Schlafwagen-Gesellschaft gestellt und wird aus Schlaf-, Speise- und Salonwagen bestehen. Vorläufig soll derselbe nur einmal in der Woche in jeder Richtung zwischen den genannten Hafenstädten verkehren und zwar wird derselbe aus Bremen Nachts, Berlin und Dresden Morgens früh und in Wien Abends abfahren und des anderen Morgens in Triest im direkten Anschluss an den Schiffsverkehr eintreffen. Die ganze Fahrt beansprucht 32 Stunden.

Winterfahrplan 1894/95.

Der seit dem 1. d. Mts. gültige Fahrplan für die Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. enthält folgende wichtigeren Aenderungen gegen den Sommerfahrplan: A. Neue Züge. Abth. 1. Zug 1003 St. Goarshausen ab 6.30, Niederlahnstein an 7.45 wird von Caub aus durchgeführt, Abfahrt daselbst 6.04. — Zug 1002 Oberlahnstein ab 10.40, St. Goarshausen an 11.56 wird bis Caub durchgeführt, Caub an 12.19. Abth. 4 und 8. Zug 201 a Coblenz ab 6.55, Ems an 7.25; Zug 202 a Ems ab 7.33, Oberlahnstein an 7.57, ab 8.01, Coblenz an 8.15. — Zug 219 Coblenz ab 10.10, Oberlahnstein an 10.29, ab 10.34, Ems an 10.58. Abth. 4 und 11. Zug 87 Wiesbaden ab 2.15 (bisher 2.5), Langenschwalbach an 3.20 (bisher 3.10) wird bis Limburg durchgeführt: Langenschwalbach ab 3.30, Diez an 4.40 ab 4.45, Limburg an 4.51. — B. Ausfallende Züge. Abth. 1. Züge 105 Frankfurt a/M. ab 10.35, Wiesbaden an 11.27, 116 a Wiesbaden ab 7.40, Frankfurt a/M. an 8.30, 9 Kastel ab 1.58, Wiebaden an 2.10, 10 Wiesbaden ab 1.15, Kastel an 1.27 und 176 Wiesbaden ab 7.40, Kastel an 7.55, letzterer nur an Werktagen. Abth. 2. Züge 11 Gelnhausen ab 8.09, Elm an 9.08 und 22 a Elm ab 9.20, Frankfurt a/M. an 11.52, 27 Fulda ab 10.31, Bebra an 11.54, und 28 Bebra ab 4.23, Fulda an 5.39. Abth. 4. Züge 238 Limburg ab 5.35, Coblenz an 7.15 und 239 Coblenz ab 2.02, Limburg an 3.40. Abth. 11. Zug 89 Wiesbaden ab 4.10 (bisher 4.24), Langenschwalbach an 5,15 (bisher 5,29), Diez an 6.42 fällt auf der Strecke Langenschwalbach-Diez aus. — C. Wesentlichere Zugänderungen, insbesondere Früherlegungen. Abth. 1. D.-Zug 113 Frankfurt a/M. ab 11.55 (bisher 11.25), Wiesbaden ab 12.27 (bisher 12.02), Niederlahnstein an 2.11 (bisher 2.06), ab 2.15 wie bisher, Köln an 3.55 (bisher 4.05) ist beschleunigt und der Aufenthalt in Oberlahnstein beseitigt; Zug erhält in Frankfurt a/M. neue Anschlüsse von Mannheim und Heidelberg usw. — Zug 138 Niederlahnstein ab 6.46 (bisher 6.00), Wiesbaden an 9.42 (bisher 8.51), ab 9.27 (bisher 8.40), Frankfurt a/M. an 10.46 (bisher 10.00). Abth. 2. Zug 6 a Bebra ab 10.33 (bisher 1.10), Frankfurt a/M. an 1.33 (bisher 4.18), ist zur Verbesserung der Verbindungen von Leipzig nach Süddeutschland und der Schweiz früher gelegt. Derselbe erhält neue Anschlüsse in Elm nach Gemünden und in Frankfurt a/M. nach Wiesbaden und Basel usw. über Heidelberg. — Zug 39 Fulda ab 5.30 (bisher 4.50), Bebra an 7.02 (bisher 6.28), ab 7.35 wie jetzt. Abth. 4. Zug 228 Giessen ab 5.24 (bisher 5.29), Coblenz an 8.48 wie jetzt; Zug erhält in Albshausen, Fachingen, Nievern und Friedrichssegen neue Aufenthalte. — Zug 233 Coblenz ab 8.40 (bisher 8.00), Giessen an 12.11 (bisher 11.49); Zug erhält neue Anschlüsse in Coblenz von Bingerbrück usw., in Diez von Wiesbaden und in Limburg von Frankfurt a/M. — Zug 209 Coblenz ab 2.30 (bisher 3.05), Ems an 3.05 (bisher 3.54). Abth. 6. Zug 298 Nordhausen ab 6.16 (bisher 5.45), Erfurt an 8.23 (bisher 8.02); in Nordhausen erhält Zug Anschlus vom Zuge 55 von Cassel. — Zug 299 Erfurt ab 8.45 (bisher 10.15), Nordhausen an 11.03 (bisher 12.32). Abth. 7. Zug 579 Straussfurt ab 9.35 (bisher 8.25), Cölleda an 10.28 (bisher 9.28), erhält in Straussfurt Anschluss vom Zuge 299 von Erfurt. Abth. 10. Zug 875 Wetzlar ab 6.40 (bisher 6.05), Lollar an 7.40 (bisher 7.05) — Zug 876 Lollar ab 8,10 (bisher 7,25), Wetzlar an 9.15 (bisher 8.25); in Wetzlar wird der Anschluss an den Zug 222 nach Coblenz aufgehoben. Abth. 11. Zug 85 Wiesbaden ab 11.00 (bisher 11.48), Diez an 1.20 (bisher 2.03),

wird bis Limburg durchgeführt, Ankunft daselbst 1.31. — Zug 92 Diez ab 2.18 (bisher 2.20), Wiesbaden an 4.34 (bisher 4.49) wird von Limburg aus durchgeführt, Abfahrt daselbst 2.00 — Zug 93 Wiesbaden ab 7.^{55} (bisher 8.^{05}), Diez an 10.^{10} (bisher 10.^{25}), Limburg an 10.^{28} (bisher 10.^{36}), erhält in Diez Anschluss an Zug 233 nach Giessen. — Zug 887 Zollhaus ab 6.^{15} (bisher 3.27), Diez an 6.^{46} (bisher 4.08) ist in die Lage des bisherigen Zuges 89 verlegt worden. — Zug 888 Diez ab 5.34 (bisher 5.40), Zollhaus an 6.^{05} (bisher 6.^{11}) wird von Limburg aus durchgeführt, Abfahrt daselbst 5.23; Zug erhält in Limburg Anschlüsse von Giessen und Siershahn.

Halberstädter Strassenbahn.

In der am 28. September d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, von dem Reingewinn des Betriebsjahres 1893/94 in Höhe von 8 776 ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 4 % (gegen 3 % im Vorjahr) auf das 210 000 ℳ betragende Aktienkapital 8 400 ℳ zu verwenden und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1893/94 gefertigt: 121 Personenwagen im Werthe von 1 887 300 ℳ, 385 Güterwagen im Werthe von 815 839 ℳ und verschiedene kleinere Arbeiten im Werthe von 156 027 ℳ, so dass die Gesammtproduktion von 506 (im Vorjahre 533) Wagen und verschiedenen kleineren Arbeiten einen Werth von 2 859 796 (3 179 223) ℳ darstellt. Die Abschreibungen sind auf 84 369 ℳ (gegen 150 000 ℳ im Vorjahre) festgesetzt worden.

Nach Abzug der persönlichen Gewinnantheile verbleibt ein Reingewinn von 252 308 ℳ, von welchem verwendet werden: 171 408 ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 8 % (gegen 9 % im Vorjahre), 15 000 ℳ zur Erhöhung des Extra-Reservefonds, 52 000 ℳ zur Bildung einer Reserve für Neubeschaffungen und 10 000 ℳ zur Ausstattung des Unterstützungsfonds, während der Rest von 3 900 ℳ auf neue Rechnung übertragen wird.

Aus Russland.

Bahneröffnungen.

Russische Südwestbahnen. Nach Bekanntmachung der Verwaltung der genannten Eisenbahngesellschaft ist die Schlussstrecke Belzy-Rybniza der Nowosielitzer Zweigbahn am 21. August a. St./2. September n. St. d. J. für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Weiter ist am 23. August a. St./4. September n. St. d. J. die Zweigbahn von Belsk, Station der Südwestbahnen, zum Belowesher Wald eröffnet worden (vergl. Nr. 31 S. 294 d. Ztg.).

Rjäsan-Uralsk. Nach Bekanntmachung der Verwaltung der genannten Bahn ist der temporäre Betrieb auf der Strecke Pokrowsk-Erschow der Pokrowsk-Uralsklinie am 1./13. September d. J. eröffnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Die Haltestelle Wessjoloje auf Werst 559 der Ssysran-Wjasmabahn ist am 15./27. August d. J. für den gesammten Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Gemäss Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten ist die Station der Jekatherinenbahn „Isjum" in „Almasnaja" umbenannt worden.

Ferner sind auf den Südwestbahnen die Stationsnamen „Olschanka" und „Kasajaklija" in „Tschudow-Wolynskij" bezw. „Taraklija" abgeändert worden.

Bestimmungen, betreffend den Gütertransport.

Das Departement der Eisenbahnen hat angeordnet, dass bei der Beförderung von Frachten als Gepäck das Gewicht der Fracht in Pud abzurunden und jeder Theil eines Pudes als volles Pud zu rechnen ist.

Ausfolgung von Frachten.

Oesterreichische Waarenabsender haben beim Ministerium der Verkehrsanstalten darüber Klage geführt, dass die Russischen Bestimmungsstationen die Frachten aus Oesterreich nicht ausliefern, falls die Empfänger nicht das Duplikat des Frachtbriefes vorstellen. Infolge dessen ist verfügt worden, dass die Frachten dem Adressaten auszuhändigen sind, ohne dass von demselben das Duplikat des Frachtbriefes gefordert wird.

Riga-Tuckumer Eisenbahn.

Die am 25. Juni 1877 für den Verkehr eröffnete Riga-Tuckumer Eisenbahn wurde vor etwa 4 Jahren insolvent, infolge dessen die Staatsregierung, gestützt auf die bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen des allgemeinen Statuts für sämmtliche Bahnen Russlands die Bahn zeitweilig in Verwaltung nahm.

Eine solche staatliche Verwaltung darf jedoch auf Grund des vorangeführten Gesetzes nicht länger als höchstens 5 Jahre dauern. Nach Ablauf dieser Frist muss die Bahn entweder endgültig vom Staate übernommen oder aber zum öffentlichen Verkauf gestellt werden.

Wie nun der Petersburger Residenzpresse zu entnehmen ist, hat das Konseil für Eisenbahnangelegenheiten die Frage über den Liquidationsmodus der Geschäfte der insolventen Riga-Tuckumer Eisenbahngesellschaft berathen. Es liegt das Projekt vor, die Riga-Tuckumer Eisenbahn in öffentlichem Torg bei dem St. Petersburger Bezirksgericht zu verkaufen. Der Meistbot hat mit 1 952 407 R. zu beginnen. Die Bieter müssen die Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten zur Theilnahme am Torge vorstellen und ausserdem eine Kaution im Betrage von 5 % der Taxationssumme hinterlegen. Kommen die ersten Torge nicht zustande, so bleibt es der Regierung überlassen, die Bahn für sich zu behalten. Der Käufer der Bahn muss den Kaufschillingsrest binnen Monatsfrist einzahlen. Bemerkt kann noch werden, dass die Riga-Tuckumer Bahn 54 Werst (57,6 km) lang ist und dass das auf den Bau der Bahn bis zum Schluss des Jahres 1891 verwendete Kapital 4 455 668 R. Metall betragen hat.

Die Steinkohlenproduktion

spielt heute auch für Russland in doppelter Beziehung eine so wichtige Rolle für die Eisenbahnen, einmal sofern sie das erforderliche Heizmaterial und sodann, sofern sie einen sehr bedeutenden Transportgegenstand der Bahnen liefert, dass mit Rücksicht hierauf einige Nachrichten über die Donez-Steinkohlenindustrie im Jahre 1893 Platz finden mögen.

Im Jahre 1893 sind aus dem Donezbassin 279 028 Wagen oder 167 417 250 Pud Steinkohlen ausgeführt worden, gegen 265 319 Wagen oder 159 191 400 Pud im Jahre 1892. Demnach ist der Export des Jahres 1893 um 13 709 Wagen oder 8 225 850 Pud gestiegen, d. h. um 5 %. Die durchschnittliche Zunahme des Steinkohlenexports im Donezbassin beträgt 12 % im Jahr. Die verhältnissmässig unbedeutende Steigerung des Steinkohlenexports im Jahre 1893 ist nicht auf eine Verringerung der Nachfrage zurückzuführen, sondern auf eine Verringerung der Kohlenausbeute im Sommer und Herbst des Jahres 1893, da infolge der reichen Ernte im Süden und Norden Russlands viele Arbeiter die Kohlengruben verliessen und Feldarbeiten übernahmen.

Im Jahre 1893 zählte man, dem „Westn. Fin." zufolge, im Donezbassin 116 einzelne Personen und Compagnien, welche eigene oder gepachtete Gruben hatten, 3 mehr als im Jahre 1892. Von diesen 116 Compagnien und Personen gehörten nur 8 zu den grossen Produzenten, d. h. die im Laufe eines Jahres über 10 000 Wagen oder 6 000 000 Pud Kohlen ausgeführt hatten. Der Koksexport ist im Jahre 1893 gegen 1892 um 7 % zurückgegangen und erreichte 7 599 Wagen gegen 8 040 Wagen im Jahre 1892. Diese Verringerung steht im Zusammenhange mit der Einstellung der Arbeiten in den Sommermonaten.

Zur Veranschaulichung der Entwickelung des Konsums des Donez-Heizmaterials in den letzten 5 Jahren lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

im Jahre	Zahl der ausgeführten Wagen auf den Bahnen				
	Kursk-Charkow-Asow	Konstantinow	Donezbahn	Katharinenbahn	insgesammt
1889	36 669	58 155	84 853	30 379	210 074
1890	34 384	60 198	69 968	31 157	195 707
1891	36 151	75 176	72 965	40 445	224 738
1892	41 170	70 343	101 422	52 382	265 319
1893	46 182	68 216	102 832	61 795	279 028

Die Konsumenten des Mineral-Heizmaterials vertheilten sich im Jahre 1893 nach den Kategorien in folgender Weise:

	Zahl der Wagen	Prozentverhältniss
Eisenbahnen	88 530	31,75
Salzfabriken	4 362	1,50
Gasfabriken	4 991	1,75
Dampfschiffe	18 367	6,50
Metallurgische Fabriken	58 326	21,00
Zuckerfabriken	23 783	8,50
Privatkonsum	80 666	29,00
zusammen	279 025	100,00

Im Jahre 1893 hat die Donezkohle keine neuen Absatzmärkte gewonnen, obgleich der Versuch gemacht worden ist, den Absatz der Donezkohle im Norden bis St. Petersburg auszudehnen, wohin etwa 150 Wagen abgefertigt worden sind. Die Kohlenlieferungen nach Moskau haben sich etwas verringert, was darauf zurückzuführen ist, dass in Moskau die Naphtabeheizung sehr verbreitet ist. Auf den alten Märkten hat sich der Konsum der Donezkohle besonders auf den metallurgischen Fabriken (um 14 %) und im Hausbedarf (um 9 %) gesteigert.

Zu Beginn des laufenden Jahres war die Lage des Steinkohlenmarktes sehr befriedigend. Die Vorräthe in den Gruben und bei den Konsumenten sind unbedeutend. Die Kohlenpreise waren etwas höher als im Vorjahre und betrugen im Durchschnitt etwa 7,5 Kop. pro Pud bei grossen Lieferungen.

Aus England.

Die London Chatham und Doverbahn und ihre Festlandverbindungen.

Wenn vor Jahren diese Bahn jeder anderen Linie in der Personenbeförderung zwischen dem Festland und England überlegen war, so ist doch der Verkehr über Dover-Calais in langsamem Rückgange begriffen, wenn die Linie zur Zeit freilich auch noch die beliebteste ist. Die folgenden Zahlen zeigen die Verschiebung auf den nach Belgien und Frankreich gerichteten Verbindungslinien:

Jahr	Zahl der Schiffsreisenden zwischen		
	Dover-Calais	Dover-Ostende	Newhaven-Dieppe
1890	262 169	75 868	97 070
1891	258 255	83 481	104 692
1892	248 315	87 700	104 454
1893	228 231	96 519	111 681

Auf der Dover-Calaislinie hat der Verkehr ab-, auf den Linien Dover-Ostende und Newhaven-Dieppe etwas zugenommen. Die Abnahme auf der ersteren ist auf die grossen Verbesserungen zurückzuführen, welche die mit der Chatham-Doverbahn in Wettbewerb stehenden Linien eingeführt haben. Die Hook van Hollandlinie ist seit dem vergangenen Jahre in Betrieb, auf der drei vorzüglich ausgestattete Schiffe: „Amsterdam", „Chelmsford" und „Berlin" fahren, deren Geschwindigkeit 18 Knoten beträgt. Die Ueberfahrt dauert 7½ Stunden, was gegenüber der alten Rotterdamer Tour eine grosse Zeitersparniss bedeutet. Auch die festländischen Anschlusszüge sind wesentlich beschleunigt worden, sodass die gesammte Reise um 3 bis 4 Stunden verkürzt worden ist. Das Ergebniss bestand in einer Zunahme in der Personenbeförderung von 10 556 Personen im halben Jahre.

Auf der Newhaven-Dieppelinie sind kürzlich zwei neue Dampfer, die „Themse" und „Seine", eingestellt worden; ein dritter ist im Bau. Die grössten Verbesserungen sind indessen auf der Dover-Ostendelinie zu verzeichnen, doch setzt die Belgische Regierung, welche diese Linie unterstützt, bedeutend dabei zu. Privatgesellschaften können mit gleichen Mitteln nicht konkurriren, immerhin kommt der Chatham-Dovergesellschaft die steigende Beliebtheit dieser Linie unmittelbar zu gute.

Zwischen Ostende und Dover gibt es drei tägliche Fahrgelegenheiten mit vortrefflichen Raddampfern, von denen der langsamste die Fahrt mit 18 Knoten Geschwindigkeit zurücklegt. Die vier Prachtschiffe können es alle bis auf 21 Knoten bringen und der schnellste aller Raddampfer, „Marie Henriette", ein Belgisches Schiff, erreichte bei der Probefahrt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 22,2 Knoten. Früher dauerte die Reise 4½ Stunden unter günstigen Verhältnissen, jetzt nimmt sie nur 3 Stunden in Anspruch. Was der Betrieb der Schiffe kostet, ist nicht bekannt, die Kosten sind in den Belgischen Marineetat einbegriffen.

Die Chatham und Dovergesellschaft hat zur Begegnung des Wettbewerbs nicht viel gethan. Ihre Flotte besteht aus 10 grösseren und 2 kleineren Schiffen. Die vier grössten sind in durchaus guter Verfassung. Die „Calais-Douvres" und „Empress" leisten stündlich 21,5 Knoten und brauchen zur Fahrt von Landestelle zur Landestelle 70 Minuten. Die sechs anderen grösseren Boote sind veraltet. Die Französische Nordbahn ist jetzt, soviel verlautet, bemüht, auch an dem Verkehre ihren Antheil zu erhalten.

Von dem Verkehr auf der Folkestone-Boulogner Linie ist eine Schädigung der Chatham-Doverbahn nicht zu erwarten. Wenn der neue Hafen in Dover fertiggestellt sein wird, dürfte diese Linie überhaupt eingehen. Beide Bahngesellschaften, die Südost- und die Chatham-Doverbahn, haben aus dem Betrieb dieser Linie nur Verluste. Die auf dieser Linie beförderte Personenzahl fiel von 128 305 im Jahre 1888 auf 84 911 im Jahre 1893. In den letzten Jahren ist für die Verbesserung des Hafens von Folkestone gar nichts geschehen, während freilich Boulogne jetzt einen ebenso guten Hafen hat, wie Calais. Wenn später der Verkehr über Dover-Boulogne geleitet werden sollte, würde die Reise von London nach Paris nicht unerheblich abgekürzt werden. Jetzt fährt beiläufig der Expresszug Paris-Calais schneller als die Englischen Anschlusszüge und fast so schnell wie der Schottlandexpress der Englischen Nordbahn.

Manchester Schiffskanal-Konferenz.

Nach einem im Monat August d. J. gefassten Beschluss der Aktionäre soll um die jetzige Zeit eine grosse Konferenz zur Berathung über die Handelsentwickelung des Kanals abgehalten werden. Die Berathungen werden betreffen a) die Handels- und Geldinteressen; b) Bau-, Schifffahrts- und Gesundheitswesen; c) Gesetzes- und Parlamentsangelegenheiten und d) Verkehrsentwickelung und Hilfsunternehmungen. Zu den allgemeinen und besonderen Berathungen werden hervorragende Personen eingeladen werden, die Vorträge halten und die Debatten leiten werden. Der Nutzen des Kanals soll den weitesten Handelskreisen vor Augen geführt werden; von Manchester ausgehende Dampferlinien sollen zur Belebung des Handels neu gegründet werden. Beispielsweise sollen 8 neue Linien für den direkten Verkehr mit Nord- und Südamerika, Indien, dem Mittelmeer, dem Schwarzen Meer, Frankreich, Irland, Australien und Neuseeland geschaffen werden. Der Kanal bedarf einer grossen Zahl von Hilfsanlagen für die Behandlung der Güter, wie Waarenhäuser, Kornspeicher, Oelbehälter, Bahnanschlüsse u. a. m.

Verkehr der neuen Towerbrücke.

Die Klappen der Towerbrücke sind zwischen dem 9. und 24. August d. J. 311 mal geöffnet worden. In dieser Zeit sind 375 Schiffe durch die Brücke gefahren. Im Tagesdurchschnitt haben in der gleichen Zeit 80 000 Personen und 6 500 Fuhrwerke — den Tag zu 16 Stunden gerechnet — die Brücke überschritten.

Uebernahme der Strassenbahnen durch die Ortsbehörden.

Das Oberhaus hat jetzt als höchste Berufungsinstanz entschieden, dass, wenn eine Ortsbehörde das Eigenthum einer Trambahngesellschaft erwerben will, das betreffende Gesetz so aufzufassen ist, dass bei der Feststellung des Kaufpreises nicht der Werth des Besitzthums nach der gegenwärtigen Betriebslage, sondern lediglich nach den wirklichen Baukosten zu bemessen ist. Diese Entscheidung, die in der Berufungsinstanz von 3 Stimmen gegen eine gefällt ist, deckt sich mit der Anschauung, welche der Londoner Grafschaftsrath und die Körperschaft von Edinburg in der Sache hatte. Der Grafschaftsrath wünschte die London Street Tramways käuflich zu übernehmen und berief Sir Frederick Bramwell als Schiedsrichter behufs Feststellung des Preises. Er legte das Gesetz in demselben Sinne aus, wie der Grafschaftsrath, aber gegen seine Entscheidung legte die Gesellschaft Berufung ein, die von einem Senat des Obergerichts für begründet erachtet, jetzt aber vom Oberhaus endgültig verworfen wurde.

Bezug von todtem Fleisch aus Australien.

Der Dampfer „Pertshire" brachte auf seiner letzten Reise die grösste jemals von einem Schiffe beförderte Ladung todten Fleisches von Australien nach London. Die Ladung bestand aus 70 000 Stück todten Schafen, 9 000 Hintervierteln und ebenso vielen Beinen von Hammeln, 550 t Rindfleisch, 150 Säcke Ochsenherzen, 150 Säcke Ochsenschwänze und Nieren, 7 Kisten Austern und 750 Fässern Butter. Der Dampfer hätte noch 12 000 Schafe mehr fassen können. Die Ladung war die erste ihrer Art, welche mit der Ammoniak-Kältemaschine vom Stillen Ozean herübergebracht wurde.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch). Am 1. d. Mts. ist der Königliche Eisenbahndirektions-Präsident Rennen, welcher seit dem Jahre 1855 mit der Leitung der Rheinischen Eisenbahn betraut war, in den wohlverdienten Ruhestand getreten und hat an demselben Tage der Geheime Ober-Regierungsrath Hoeter, vortragender Rath im Königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dessen Geschäfte kommissarisch übernommen. (Weitere Mittheilung behalten wir uns vor. Die Redaktion.)

Versetzt sind: die Regierungsräthe Breitenbach, bisher in Hannover, nach Hamburg als Direktor des Betriebsamts daselbst, und Lehmann, bisher in Düsseldorf, nach

Elberfeld zur Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Wiegand in Bromberg ist der Eisenbahndirektion daselbst zur weiteren Beschäftigung überwiesen.

In den Ruhestand sind getreten: Der Geheime Regierungsrath Grapow, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, der Geheime Regierungsrath Niedner, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Magges, Mitglied des Betriebsamts in Neisse.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Dem Vorsteher des kartographischen Büreaus in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Rechnungsrath Professor Liebenow, ist beim Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen worden.

Sächsische Staatsbahnen.

Der bisherige Finanzrath bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Dresden, Alexander Freiherr v. Oër, ist zum ordentlichen Professor für Strassen-, Eisenbahn- und Tunnelbau, einschliesslich Erdbau und Trassiren an der technischen Hochschule in Dresden unter Verleihung des Titels und Ranges als Geheimer Hofrath ernannt worden.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ernannt ist der Preussische Regierungs-Baumeister Stoeckicht zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Eröffnung der Nebenbahn von Vossowska nach Lublinitz. Am 10. Oktober d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte (Breslau-Tarnowitz) in Breslau unterstellte Nebenbahn von Vossowska nach Lublinitz mit den Haltestellen Pluder, Pawonkau und Lipie für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Diese drei Haltestellen sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, die Haltestelle Pawonkau ausserdem zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geeignet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine dieser Verkehrsstellen eingerichtet. Dem Personenverkehr dienen die in dem auf den Stationen aushängenden Winterfahrplane angegebenen Züge. Es gelangen nur Fahrkarten 2. bis 4. Wagenklasse zur Ausgabe.

Die mit Eröffnung dieser Strecke in Kraft tretenden neuen und ermässigten Entfernungen und Frachtsätze für den Binnen-Güterverkehr enthält der ebenfalls vom 10. Oktober d. J. ab gültige Nachtrag VIII zum Binnen-Gütertarife. In denselben sind ferner aufgenommen Entfernungen und Frachtsätze für die Haltestellen Alt-Grottkau, Dziergowitz und Glogischdorf, Ausnahmesätze für Holz des Spezialtarifs II für diese Haltestellen sowie für Lipie, Pawonkau, Pluder, ermässigte Ausnahmesätze für Holz infolge Eröffnung der Abkürzungsstrecke Vossowska-Lublinitz, Ausnahmesätze für Steine und Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen im Verkehr von Lipie. Ausserdem enthält der Nachtrag bereits durchgeführte Aenderungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf öffentlichen Anschlussgeleisen etc. und des Tarifs und der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, ferner das nach den bisherigen Ergänzungen vervollständigte Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 17 für Düngemittel etc. und die abgeänderten Bestimmungen über die Anwendung dieses Ausnahmetarifs und eine Berichtigung des Kilometerzeigers. Abdrücke des Nachtrags VIII können durch die Stationskassen zum Preise von 0,25 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 27. September 1894. (2507)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Vom 20. Oktober d. J. ab wird der zwischen den Stationen Götzenhof und Wiesen der Strecke Fulda-Tann gelegene Haltepunkt Melzdorf-Almendorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 3. Okt. 1894. (2508)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Giessen-Fulda zwischen den Stationen Lauterbach und Salzschlirf belegene Haltepunkt Angersbach für den Eilgut- und Frachtstückgut-Verkehr nach Maassgabe des vom genannten Tage ab gültigen Nachtrags II zum Lokal-Gütertarif eröffnet.

Giessen, den 2. Oktober 1894. (2509)
Grossh. Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Wagenladungen von 10000 kg, ab Schweizerischen Stationen nach den Deutsch-Schweizerischen, Oesterreichisch-Schweizerischen und Französisch-Schweizerischen Grenzstationen ist ein vom 24. September bis 31. Dezember 1894 gültiger „temporärer Exporttarif" erschienen, welcher auch für den Verkehr aus der Schweiz nach Basel Badischer Bahnhof transit und Waldshut transit anwendbar ist. Dieser Tarif kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 4. September 1894. (2510)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1894 ist zum Tarifheft II G (Verkehr zwischen den Rhein- und Main-Umschlagstationen einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, der Tössthalbahn und der Sihlthalbahn anderseits) der X. Nachtrag und zum Transittarife für Getreide usw. ab den Rhein- und Main-Umschlagstationen nach der Ostschweiz der III. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge, welche von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten Frachtsätze für die Stationen der Sihlthalbahn, sowie Ausnahmefrachtsätze für Petroleum ab Ludwigshafen a./Rh. nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Tössthalbahn.

Ferner kommen mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. Ausnahmefrachtsätze für Petroleum ab Ludwigshafen a./Rh. nach einigen Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen im Instruktionswege zur Einführung, über die unser Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilt.

Karlsruhe, den 3. Oktober 1894. (2511)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr von und nach der Haltestelle Wierthe des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover für Frachtgüter in ganzen Wagenladungen, jedoch nur insoweit als die Sendungen von der Zuckerfabrik Wierthe ausgehen, bezw. an dieselbe gerichtet sind, anderweite ermässigte Tarifsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 2. Oktober 1894. (2512)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. Auf Seite 70 des Süddeutschen Donau-Umschlags-Tarifes vom 20. August 1892 ist der Frachtsatz des Spezialtarifes I Regensburg-Donaulände transit-Frankfurt-Hafen von 167 auf 165 abzuändern.

München, den 28. Sept. 1894. (2513)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Vom 15. Oktober d. J. an erfolgt die Abfertigung des gesammten Frachtgutverkehrs von und nach der Station Vienenburg auf dem Güter- (Halberstädter) Bahnhofe daselbst. Eilgüter werden dagegen wie bisher auf dem Personen- (Braunschweiger) Bahnhof angenommen bezw. ausgeliefert.

Die Bestimmung über die Abfertigungsbefugnisse der Station Vienenburg unter D II Nr. 12 — Seite 26 — unseres Binnengütertarifs kommt in Wegfall.

Magdeburg, den 6. Oktober 1894. (2514)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Am 10. d. Mts. erscheint ein Nachtrag VII zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Derselbe enthält ausser einigen bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen:

1. Entfernungen für die in den Verker einbezogenen Stationen Ahlbeck, Chroschnitz, Gross-Kiesow und Heringsdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin;
2. Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Alt-Grottkau, Dziergowitz, Glogischdorf, Lipie, Pawonkau, Pluder, Bischofswalde, Gross-Kunzendorf und Neudorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, — für die 3 letzten erst vom Tage der Betriebseröffnung gültig;

3. abgekürzte Entfernungen infolge Eröffnung der Neubaustrecken Vossowska-Lublinitz und Nimptsch-Gnadenfrei des Eisenbahn-DirektionsbezirksBreslau, gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab;
4. Ausnahmesätze für rohe Steine von Bischofswalde, Gross-Kunzendorf, Lipie und Neudorf nach Breslau, Freiburger und Märkischer Bahnhof und Mochbern.

Der Ausnahmetarif 26 für Eisenvitriol zur überseeischen Ausfuhr nach Stettin und Swinemünde gelangt am 1. Dezember d. J. zur Aufhebung.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,35 ℳ zu haben.

Breslau, am 3. Oktober 1894. (2515)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Zusatzbestimmung 1 zu § 44 der Verkehrsordnung, Seite 4 des Main-Neckarbahn-Pfälzischen Thiertarifs vom 1. Mai 1894, betr. das Zusammenladen von Gross- und Kleinvieh etc. wird mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Darmstadt, den 3. Oktober 1894. (2516)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Kohlenverkehr. Vom 15. Oktober d. J. ab werden die Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 45 000 kg von den Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Versandstationen nach Station Alt-Rahlstedt der Lübeck-Büchener Eisenbahn um 0,06 ℳ für 100 kg ermässigt.

Köln, den 4. Oktober 1894. (2517)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im Heft 2 des Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs (Belgische Seehäfen - Basel) ist vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung „Bau- und Nutzholz“ im Ausnahmetarif 6, i, 2. Abth. geändert wie folgt: Holz, und zwar Balken, Bohlen, Bretter, Dauben- und Fassholz, Latten, Masten, Naben (roh vorgerichtet), Parquet-Friesen und -Platten, Pfähle, Platten, Schindeln, Schwellen für Eisenbahnen, Sparren, Stangen, Zimmerholz.

Strassburg, den 3. Oktober 1894. (2518)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Am 15. d. Mts. gelangt der Nachtrag II zu unserem Lokal-Gütertarif zur Einführung, welcher unter anderem Entfernungen für den Haltepunkt Angersbach enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Giessen, den 5. Oktober 1894. (2519)
Gr. Direktion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Mit dem 15. Oktober d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag 2 in Kraft. Durch denselben werden die Haltestelle Rosenthal der Stargard-Cüstriner Bahn und die Kohlenversandstellen Marthaschacht der Karlssegengrube und Imielin in diesen Verkehr neu einbezogen.

Druckabzüge des Nachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 9. Oktober 1894. (2520)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für den Transport von Eisenschlacken von Lohsa nach den OberschlesischenHüttenstationen ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 28. Sept. 1894. (MG2521)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Durch den am 15. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893 werden die besonderen Bestimmungen und Tariftabellen abgeändert und ergänzt. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Der Nachtrag kann von den Verbands-Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Erfurt, den 1. Oktober 1894. (MG2522)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Französischer Eisenbahnverband. (Einführung von Frachtsätzen für Soda-Transporte von Varangeville St. Nicolas nach Bukarest.) Mit Gültigkeit vom 1. November 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1895, gelangen für Sendungen von Soda (Carbonate de Soude) von Varangeville St. Nicolas, Station der Französischen Ostbahn, nach Bukarest bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

	Francs Gold für 1000 kg
Varangeville St. Nicolas-	
Bukarest Nord . .	89,10
Bukarest Filaret .	89,80

Wien, am 2. Oktober 1894. (2523)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich). Ausgabe des Nachtrages I zum Tarif Theil II — Heft 1 und des Nachtrages I zum Anhange dieses Tarifes. Mit 1. November a. c. tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1894 gültigen Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarife Theil II — Heft 1 sowie der Nachtrag I zum Anhange dieses Tarifes in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält theilweise bereits publizirte Berichtigungen von Frachtsätzen, Aenderungen bezw. Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen und des Kilometerzeigers, ein neues ergänztes alphabetisches Verzeichniss der Ausnahmetarife, die Einbeziehung der Stationen Wilhelmsburg (Königl. Eisenbahndirektion Altona) und Trebitsch u. z. erstere in die allgemeinen Tarife für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen und Spezialtarife; sowie in die Ausnahmetarife, letztere in die allgemeinen Tarife für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen und Spezialtarife, ferner Frachtsätze des Spezialtarifes III für den Verkehr zwischen den im Tarif Theil II — Heft 1 enthaltenen Deutschen Hafenstationen einerseits und den Stationen Hölzelsdorf-Geras, Niklasdorf, Plan-Tachau und Stekna, andererseits eine Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I/B durch Aufnahme des Artikels „Knochenschrot“, die Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 16/I (Düngemittel etc.), 16/II (Erze) und 16/III (Schiefer) durch Einbeziehung neuer Stationen, dann neue bezw. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 24/A (Zucker aller Art), 24/B (Rohzucker) und Aufnahme der Station Rossitz in den Ausnahmetarif 24/C (Pilé- und Raffinadezucker), eine Ergänzung der Nomenklatur bezw. der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 27 (Obst, frisches), endlich zwei neue Ausnahmetarife u. z. Nr. 37 (Eisenerze zum Hochofenbetrieb bestimmt) und Nr. 38 (leere zurückgehende Bierfässer).

Der Nachtrag I zum Anhang enthält nebst Kursdifferenzen eine Berichtigung und Ergänzung des Titelblattes, sowie eine Ergänzung der auf Seite 3 des Anhanges enthaltenen Anmerkung.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 3. Oktober 1894. (2524)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Graphit
a) reiner, roh (Naturgraphit) oder geformt (in Tafeln, Kugeln oder Blocks),
b) unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1895 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		
von Krumau . . .	128 kr	92 kr
„ Schwarzbach-Stuben . . .	168 „	126 „
Nach Aussig-Landungsplatz		
von Krumau . . .	133 kr	92 kr
„ Schwarzbach-Stuben . . .	173 „	126 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Krumau . . .	123 kr	87 kr
„ Schwarzbach-Stuben . . .	163 „	121 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Krumau . . .	157 kr	114 kr
„ Schwarzbach-Stuben . . .	197 „	148 „

Die Kursdifferenz beträgt:
bei Krumau . . . . für a) 2 kr
„ b) 2 „
„ Schwarzbach-St. . „ a) 3 „
„ b) 2 „
pro 100 kg

und ist dermalen doppelt von den Frachtsätzen abzuziehen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive a) 10 kr, b) 5 kr Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 6. Oktober 1894. (2525)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Güterverkehr Fortsetzung S. IV.)

Nr. 19. Jahrgang 1894. **Berlin,** am 10. Oktober 1894.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A od. F	1 1551	1	Stück	aus alten Säcken zusammengenähte Decke	—	1	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
2	B	18366	1	Ballen	Baumwollstoffe —	—	2	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
3	C	—	1	Bund	Herd- oder Ofenringe	7	3	Gokels	K. E.-D. Altona	
4	C	5	1	Kollo	Ofenplatte —	2	4	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
5	C A G	30663, 64	2	Körbe	Sekt —	66	5	Thorn	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision.
6	C H	—	52	—	Bretter —	?	6	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
7	C K	—	1	Kiste	? —	39	7	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
8	C M	—	2	—	hölz. Mostpfeifen —	0,5	8	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
9	C S	1000	1	Kollo	2 eis. Lampenkugeln	5	9	Lottin	K. E.-D. Bromberg	
10	E E	168	1	Sack	Reis —	77	10	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
11	E F	—	1	Tonne	leer —	—	11	Bergedorf	K. E.-D. Altona	beschr.: Berlin Margarine Jürgens Prinzen & Co.
12	E G	716 725	2	Kisten	leer —	17	12	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
13	E Wo	—	1	Korb	fr. Aepfel —	17	13	Leisnig	Sächsische Stsb.	verkauft.
14	F C 14	542	1	—	Wagenfeder —	7,5	14	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
15	F K	669	1	—	eis. Schraubstock —	24	15	Kronach	Bayerische Stsb.	
16	G H	470	1	Kiste	? —	22,5	16	Falkenstein	Sächsische Stsb.	
17	G L	I	1	Beutel	Kleidung —	8	17	Brüel	Meckl. Friedr. Frzb.	
18	H	9366	1	Kiste	Maschinentheile —	119	18	Neubrandenburg	"	
19	H	8691	1	"	Zuckerwaaren —	14	19	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
20	H A (weiss)	—	1	Pack	5 Herdringe —	—	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	H H	889	1	Kiste	leer	3	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Wilhelmshafen.
22	H H	1246	I	"	leer —	11,5	22	"	"	bekl.: Diepholz 5/9. Hannover-Hamburg.
23	H J	—	1	Korb	Weintrauben —	4	23	Meiningen	Bayerische Stsb.	
24	J B O	697	1	Ballen	unbekannt —	38	24	Bergedorf	K. E.-D Altona	beschr.: Bergedorf.
25	J H St	1	1		Privatdecke —	—	25	Bonn	Linksrh. Köln	
26	J V	1514	1	Korb	Holz- und Eisenwaaren (?)	73	26	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
27	L R	7451	1	Ballen	Naphta —	15	27	Erfurt	"	
28	M	—	1	Korb	Weintrauben —	8	28	Penig	Sächsische Stsb.	verkauft.
29	M & B	1678	1	Kiste	leer —	35	29	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Grabow-Hamburg.
30	N	16587	1	Sack	Kleie —	50	30	Marienwalde	K. E.-D. Breslau	
31	O K	3	1	Fass	Eisenwaaren —	175	31	Spandau	K. E.-D. Altona	
32	R F	1520	1	"	leer —	7	32	Dresden-Neust. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
33	S B	—	2	—	eis. Wasserpfannen —	67	33	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
34	S C	2550	1	—	leere Kiste —	—	34	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
35	S D	861	1	Sack	Kräuter —	100	35	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
36	S M	113	1	Kiste	leer —	10	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
37	S S	—	1	Bund	Stahl —	35	37	Karthaus	Linksrh. Köln	
38	S D H C H	4691/94	4	Ballen	Flanell —	239	38	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
39	T	319	1	—	halbe Herdplatte —	2	39	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
40	V H	12	1	Pack	Holzkreuze —	3,5	40	Dresden-Neust. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
41	W	7598	1	Ballot	— —	22,5	41	Schweinfurt C. B.	Bayerische Stsb.	bezettelt: Troppau.
42	W Ph	1	1	Verschlag	Kreissäge —	13	42	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
43	W N C	451	1	Kiste	unbekannt —	16	43	Hadersleben	K. E.-D. Altona	beschr.: Camin-Hadersleben.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
44	Böhme	1502	1	Fass	leer —	34	44	Dresden-N. (Leipzig. Bhf.)	Sächsische Stsb.	
45	Gebr. Dainlein	—	1	„	leer —	15,5	45	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
46	P. H. Döllnitz	288	1	„	leer —	34	46	Dresden-N. (Leipzig. Bhf.)	Sächsische Stsb.	
47	Epyrus	—	1	Kiste	leer —	7	47	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
48	John Fowler	—	3	—	Bohlen —	—	48	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
49	Fränkel Nürnberg	—	1	Korb	Zwetschgen —	35	49	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
50	Hamburg T	—	1	Pack	Körbe —	5	50	Hvidding	K. E.-D. Altona	
51	Hess Passau	—	2	—	Viehgatter —	40	51	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
52	Caspar Lange Nachf.	—	1	Stange	Stahl —	0,75	52	Linden K.	K. E.-D. Hannover	zu Karte 3./1. vom 28./8. Düsseldorf-Mallin.
53	Malin bei Kuttenberg	—	2	Kisten	— —	—	53	Mallin	Meckl. Friedr. Frzb.	
54	H. J. Mayer	344	1	Bierfass	leer —	18	54	Niedermendig	Linksrh. Köln	Empfänger nicht zu ermitteln.
55	H. J. Mayer	186	1	„	leer —	18	55	„	„	
56	Messberg	1052	1	„	leer —	25	56	„	„	
57	Moet & Chandon	—	1	Korb	leer —	5,5	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Ploen / Hamburg 30./9.
58	Nassau	3287	1	Bierfass	leer —	22	58	Niedermendig	Linksrh. Köln	
59	M. Schäfer	296	1	Weinfass	leer, 33,7 l —	17	59	Reichenbach	Württemberg. Stsb.	auf der Bahnstrecke gef.
60	Spatenbräu	48311	1	Bierfass	leer —	28	60	Niedermendig	Linksrh. Köln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
61	blau	1	1	Stange	Rundeisen —	20,5	61	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	
62	roth	I	1	„	Stahl —	14	62	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
63	—	34	1	Bund	3 leere Körbe —	21	63	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	bezettelt: Neusattel-Eger.
64	—	57	1	Pack	3 leere Körbe —	9	64	Eger	Bayerische Stsb.	
65	—	71	1	„	Hasen*) —	20	65	Nürnberg C. B.	„	
66	—	125	1	—	gusseis. Rädchen —	5	66	Würzburg	„	
67	—	145	1	—	Kette —	4,5	67	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
	—	235	1	Fass		30				
	—	8-2	1	„		32				
	—	1428	1	„		38				
	—	7549	1	„		18				
	Tivoli	2499	1	„		18				
68	T. Küppers	5687	1	„	leer —	33	68	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
	L & W	225	1	„		24				
	Klinkenhol	—	1	„		34				
	Miskau & Comp.	2223 2275	2	Fässer		64				
	—	—	1	Fass		62				
69	—	3752	1	„	leer —	22	69	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	— innen gez. L Z	3822 17	1	—	Eisenblechrohr von 1 m Länge und 15 cm Durchmesser	4,5	70	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
71	—	21698	1	—	eis. Rad —	6	71	Spandau	K. E.-D. Altona	
72	—	31464	1	grünes rundes Körbchen	Kleider —	13	72	Bonn	Linksrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
73	weiss / roth	V	1	—	Ofentheil mit 2 Thüren	9	73	Elze	K. E.-D. Hannover	
74	roth ×	—	1	—	Ventil, gusseis. Knierohr	19	74	Linden K.	„	
75	weisser Strich	—	1	Bund	Bandeisen —	32	75	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
76	—	—	1	Aalkorb	— —	3	76	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
77	—	—	1	—	eis. Aschkasten in Form einer Wanne	5	77	Rybnik	K. E.-D. Breslau	
78	—	—	1	—	Balken, 5,5 m lg., 240/210 mm stark	—	78	Kyritz	K. E.-D. Altona	
79	—	—	1	Rolle	6 Rollen Band —	0,2	79	Wreschen	K. E.-D. Bromberg	

*) Am 20./9. verkauft.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
80	—	—	1	Sack	Betten, 1 Gehpelz, 1 Kaffeemaschine, Porzellansachen	24	80	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
81	—	—	7	—	Bohlen —	—	81	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
82	—	—	3	—	eis. Bolzen —	—	82	"		
83	—	—	1	—	Brecheisen —	9,5	83	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
84	—	—	3	Stück	Bretter —	—	84	Bahnmeisterei Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gef.
85	—	—	1	—	Decke —	—	85	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
86	—	—	1	Bund	Eisendraht —	16,5	86	"	"	
87	—	—	2	Stück	Felle —	3	87	Berlin H. u. L.	"	
88	—	—	1	Stange	Flacheisen —	10	88	Hamburg H.	"	bei einer Sendung Fundsachen überzählig.
89	—	—	1	—	Gehstock ohne Krücke	—	89	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
90	—	—	1	Sack	Gerste —	—	90	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
91	—	—	1	"	Gerste —	—	91	"	"	
92	—	—	1	alter Handkoffer	— —	9,5	92	Passau	"	
93	—	—	18	—	Holzkeile —	—	93	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
94	—	—	1	Pack	Holzstäbe —	15	94	Bamberg	Bayerische Stsb.	
95	—	—	2	—	Ketten —	46	95	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
96	—	—	2	—	Ketten —	45	96	"	"	
97	—	—	1	—	Kette —	—	97	"	"	
98	—	—	1	—	Kette ohne Ring u. Haken	16,5	98	Hamburg H.	"	
99	—	—	1	—	Kette —	—	99	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
100	—	—	1	Kiste	leer —	2,5	100	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
101	—	—	1	—	Kleidergestell —	1	101	"	"	
102	—	—	1	Sack	Knochen —	58	102	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
103	—	—	1	Korbkanne	leer —	3,5	103	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	—	—	1	Kollo	Kupferplatten —	—	104	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision.
105	—	—	1	—	Kurbelstange —	2	105	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
106	—	—	1	—	brauner Ledereisensack und eine braune Reiserolle	31	106	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
107	—	—	1	—	Maschinentheil —	5	107	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
108	—	—	1	Sack	Mühlenfabrikate —	31	108	Berlin Anh. B.	"	
109	—	—	1	Korb	Obst —	6	109	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
110	—	—	2	—	gusseis. Ofentheile —	11	110	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
111	—	—	1	leerer Petrol.-Behälter	50 cm hoch, 44 cm Durchmesser	11	111	Dachrieden	K. E.-D. Erfurt	auf freier Strecke gef.
112	—	—	4	Reitel	— —	—	112	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
113	—	—	2	Ballen	rohe Rindshäute —	116	113	Memmingen	Bayerische Stsb.	am 30./IX. versteigert.
114	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	51	114	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
115	—	—	3	—	Rothbuchenbretter à 3 m lang	—	115	Ottensoos	Bayerische Stsb.	auf der Strecke gef.
116	—	—	1	Pack	leere Säcke —	4	116	Praust	K. E.-D. Bromberg	
117	—	—	1	—	Schwungrad, roth gestrichen	4,5	117	Augsburg	Bayerische Stsb.	anschein. zu einer Dreschmaschine gehörig.
118	—	—	1	hölz. Stange	— —	3	118	Camenz	K. E.-D. Breslau	
119	—	—	10	Stangen	— —	22	119	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
120	—	—	32	Stück	Streichbretter —	—	120	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision.
121	—	—	7	—	Stricke —	—	121	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
122	—	—	1	—	Tau, ca. 50 m lg. —	—	122	Neumünster	"	
123	—	—	1	—	eis. Tiegel —	1	123	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
124	—	—	1	Korb	Trauben —	4,5	124	Kufstein	Bayerische Stsb.	München bezettelt.
125	—	—	4	—	Unterlagen —	—	125	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
126	—	—	7	—	Unterlagen, 2 m lg., 0,3 m brt., 0,7 m stark	—	126	"	"	
127	—	—	1	Kollo	2 schwarze Vorhanggallerien	3	127	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	—	—	2	Ballen	Werg —	19	128	Dresden-N. (Leipz. B.)	Sächsische Stsb.	
129	—	—	1	—	Wasserwaage —	—	129	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
130	—	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	3	130	Breslau Odthr.-B.	K. E.-D. Breslau	
131	—	—	3	—	eis. Zugstangen (Rungenspanner)	6	131	Tempelhof Rangirb.	K. E.-D. Erfurt	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	—	2	—	Ofentheile (Rost u. Ring)	?	1	Bingen	Hessische Ludwigsb.	
2	B M	298	1	Korb	leer —	6	2	Mainz	"	
3	C H	—	1	Kollo	Guss —	13	3	"	"	Darmstadt.
4	F M	—	1	"	Guss —	11	4	"	"	— Mainz.
5	H Knell	—	1	Korb	leer —	3	5	"	"	— Flonheim.
6	F R Mainz	68	1	Kistchen	Nähgarn —	23	6	"	"	Mainz.
7	—	—	1	—	altes eis. Rohr —	—	7	Bingen	"	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Erdwachs, roh, unverpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1895 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Boryslaw	245 ₰
„ Drohobycz	243 „
„ Stanislau	263 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Boryslaw	240 ₰
„ Drohobycz	238 „
„ Stanislau	258 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Boryslaw	274 ₰
„ Drohobycz	272 „
„ Stanislau	292 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 6. Oktober 1894. (2526)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterr.-Ungar.-Schweizerischer Grenzverkehr. Nachtrag III zum Tarif vom 1. Januar 1893. Mit 1. November 1894 tritt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. Januar 1893 für den Südösterr.-Ungar.-Schweizer. Grenzverkehr in Kraft, welcher

A. Ergänzungen des Haupttarifes,
B. Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes,
C. Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Baumwolle, rohe,
D. Ausnahmetarif für den frachtgutmässigen Transport von zurückgehenden Decken, Matten und Matratzen

enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Station Wien Südbahnhof (Kasse V) und bei unserer Betriebsdirektion in Budapest kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 3. Oktober 1894. (2527)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Verdingung von Nutzhölzern. Am 31. Oktober 1894, Vormittags 11 Uhr, sollen 711 337 cbm Werkstatts-Nutzhölzer zur Verdingung gelangen. Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen in dem unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36, Zimmer 32 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche gegen Einsendung von 50 ₰ in baar postpflichtig bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen.

Breslau, den 2. Oktober 1894. (2528)

Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wir beabsichtigen die Vergebung von 15 Stück dreiachsigen Tendern mit 14 t Wasserinhalt.

Die maassgebenden Bedingungen mit Zeichnung können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 1,50 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Tenderlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 29. Oktober l. J. portofrei bei uns eingereicht werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 5. Oktober 1894. (2529)

Generaldirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkauf der in den diesseitigen Eisenbahn-Betriebsamtsbezirken angesammelten alten Schienen und anderen Oberbaumaterialien wird Termin auf Freitag, den 2. November d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufs-Bedingungen nebst Angebots-Nachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in Baar postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Angebotsbriefe müssen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von alten Schienen etc." versehen und bestimmt bis zur Terminsstunde hier eingegangen sein. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 4. Oktober 1894. (2530)

Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 80. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Oktober 1894.

Inhalt:

Das ungünstigste Betriebsjahr der Englischen Eisenbahnen.
Die Eisenbahnpolitik Oesterreichs nach ihren finanziellen Ergebnissen.
Vereinsmittheilungen:
Vereins-Betriebsreglement.
Diensttelegramm-Verkehr auf d. Telegraphenlinien d. Vereins.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Ministerkonferenz über wichtige Verkehrsfragen usw.
Eisenbahnvorlagen an den Oesterreichischen Reichsrath.
Entwurf des neuen Lokalbahngesetzes.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Publikation der Refaktien 1895.
Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Vieh in Verbandsverkehren.
Betriebseröffnungen.
Betriebseinnahmen der Ungar. Eisenbahnen im August d. J.
Neue Bahnlinien in Slavonien.
Baulichkeiten in der Station Miskolcz.
Kohlenvergebung der Oesterr. Staatsbahnen für 1895.
Umschlagplatz für die Lagerhäuser in Wien.
Erweiterung der Betriebsbefugnisse von Haltestellen.
Aenderung von Stationsnamen.
Eröffnung von Haltestellen.
Federhalter bei der Telegraphie.
Gen.-Vers. d. Lokalbahn Körös-Belovár.
Rechtsfall.
Börsenbericht.
Aus Russland:
Russ. Eisenbahnnetz i. Juli d. J.
Lokomotivkessel-Prüfung.
Der allgemeine Tarifkongress.
Beschränkung des Handgepäcks.
Eisenbahneinnahmen.
Aus Spanien:
Konzessionen.
Verschmelzung v. Schmalspurb.
Bahn Calatayud-Teruel-Sagunto.
Elektr. Strassenbahn in Madrid.
Verschiedenes:
Die Weltpostfreimarke.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das ungünstigste Betriebsjahr der Englischen Eisenbahnen.

Von Regierungs-Baumeister **Samwer.**

Von den Vorstehern der statistischen und der Eisenbahnabtheilung im Englischen Handelsamte wird dem Handelsamte jährlich ein Bericht über das Anlagekapital, die Verkehrseinnahmen und die Betriebsausgaben der Eisenbahnen Grossbritanniens und Irlands vorgelegt, der nicht blos trockene Zahlenzusammenstellungen enthält, sondern auch die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnverwaltungen in Verbindung mit der allgemeinen wirthschaftlichen Lage in ausführlicher Weise erörtert. Diese Berichte leiden allerdings an dem gemeinsamen Fehler aller Englischen Eisenbahnstatistiken, die bekanntlich niemals das Maass der wirthschaftlichen Leistungen der Eisenbahnen nach Personen- und Tonnenmeilen, sondern nur ihre technischen Leistungen, als deren Einheit die Zugmeile angenommen wird, angeben. Man erhält daher aus jenen Berichten auch nur ein hinreichend klares Bild über die Ergebnisse der Eisenbahnen im privatwirthschaftlichen Sinne, während wenig Anhalt zur Beurtheilung ihrer gemeinwirthschaftlichen Leistungen gegeben wird. Es ist jedoch zu hoffen, dass in nicht zu ferner Zeit das Handelsamt, welches in den letzten Jahren bereits ziemlich energisch sowohl in den Betrieb als auch in das Tarifwesen der Eisenbahnen eingegriffen hat, auch von dem Rechte, das das Eisenbahn- und Kanal-Verkehrsgesetz von 1888 in Abschn. 32 ihm gibt, Gebrauch machen und die Englischen Eisenbahngesellschaften zur Aufstellung einer Statistik nach Personen- und Tonnenmeilen zwingen wird.

Der letzte soeben veröffentlichte Bericht*) an das Handelsamt ist besonders deshalb interessant, weil das in demselben behandelte Jahr 1893 die ungünstigsten Resultate aufweist, die die Englischen Eisenbahnen bisher in finanzieller Beziehung zu verzeichnen haben. Zum Vergleiche mit diesen Resultaten sollen im folgenden die Ergebnisse der Preussischen Staatsbahnen während der letzten Jahre herangezogen werden. Im Jahre 1893 haben die Englischen**) Eisenbahnen sich von 32 703 km***) auf 33 219 km vermehrt, der Zuwachs hat also 516 km (= 1,6 %) betragen und ist prozentual gleich der Vergrösserung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1892/93 von 25 011 km auf 25 366 km mit einem Zuwachse von 388 km (= 1,6 %).

*) General report to the board of trade in regard to the share and loan capital, traffic in passengers and goods and the working expenditure and net profits from railway working of the railway companies of the united kingdom for the year 1893.

**) Hier wie im folgenden ist unter England stets Grossbritannien und Irland zusammen verstanden.

***) Im folgenden sind die Englischen Meilen des Berichtes stets in Kilometer (1 Meile = 1,609 km) und die Pfund Sterling in Mark zum Pari von 1 £ = 20,43 ℳ umgerechnet.

Der Prozentsatz der doppelgeleisigen Bahnen hat sich jedoch vermindert, da ihr Zuwachs in diesem Jahre nur 1 % betrug. Das zur Herstellung der Englischen Bahnen verwendete Kapital war am Ende 1892 19 293 Millionen Mark und am Ende 1893 19 844 Millionen Mark. Die Vermehrung des Anlagekapitales im Jahre 1893 beträgt daher 551 Millionen Mark, von welcher jedoch die Summe von 204 Millionen (= 37 %) nur eine fiktive Vermehrung des Kapitales, die durch Konvertiren und „Wässern" von alten Werthen nach bekannten Mustern hervorgerufen wurde. Nach den Angaben des Handelsamtes sind in dem jetzigen nominellen Anlagekapitale von 19 844 Millionen überhaupt 1 594 Millionen Mark (= 8 %) solcher fiktiven Werthe enthalten. Ueber die Gründe, warum gerade jetzt diese finanziellen Operationen in solchem verstärkten Maasse stattfinden, schweigt der Bericht allerdings, sie dürften jedoch theilweise wenigstens durch den Wunsch vieler Eisenbahngesellschaften erzeugt sein, bei dem zur Zeit zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum vorhandenen Kampfe über die Tarife dem Publikum ihre Dividenden etwas zu verschleiern.

Bei den Preussischen Staatsbahnen vergrösserte sich in dem Etatsjahre 1892/93 das verwendete (statistische) Anlagekapital von 6 553 Millionen auf 6 659 Millionen Mark, also um 106 Millionen. Wenn man die oben erwähnten fiktiven Werthe in das Englische Anlagekapital einrechnet, betragen daher die Anlagekosten für das Kilometer Bahn in England Ende 1893 597 369 ℳ, während nach den „Geschäftlichen Nachrichten über die Preussischen Staatsbahnen" deren Anlagekosten im Etatsjahre 1892/93 nur die Höhe von 262 155 ℳ für 1 km erreichten.

Die Leistungen der Englischen Bahnen betrugen im Jahre 1892 275,4 Millionen Personenzugkilometer (hierunter 2,7 Millionen als Hälfte der gemischten Züge) und 241,6 Millionen Güterzugkilometer (mit ebenfalls 2,7 Millionen für die gemischten Züge) und zusammen 517,0 Millionen Zugkilometer und im Jahre 1893 288,3 Millionen Personenzug- und 231,1 Millionen Güterzugkilometer (hierbei je 2,9 Millionen als Hälfte der gemischten Züge) und zusammen 519,4 Millionen Zugkilometer. Die Personenzüge haben sich danach um 4,7 % vermehrt, die Güterzüge um 3,9 % vermindert, die Gesammtzunahme beträgt 0,5 % und die kilometrische Anzahl der Züge hat sich, da eine Vergrösserung des Bahnnetzes um 1,6 % stattfand, um 1,1 % vermindert.

Wenn man bei den Preussischen Staatsbahnen die angegebenen Achskilometer durch die gleichfalls angegebene Durchschnittsstärke der Züge theilt, so wurden im Etatsjahre 1892/93:

in Schnellzügen	22 873 000
„ Personenzügen	88 351 000
„ gemischten Zügen (zur Hälfte)	9 374 000
zusammen rund	120,6 Mill. Personenzugkm
und in Güterzügen	83 611 000
„ gemischten Zügen (zur Hälfte)	9 374 000
zusammen rund	93,0 Mill. Güterzugkm

und unter Einschluss der Arbeits- und Materialzüge zusammen 214,2 Millionen Zugkilometer gefahren, während die entsprechende Anzahl im Jahre 1891/92 222,9 Millionen betrug. Es ergeben diese Leistungen jährlich für jede Bahnstrecke im Durchschnitte:

in England	1892	15 809	Züge
„ „	1893	15 636	„
„ Preussen	1891/92	8 914	„
„ „	1892/93	8 496	„

oder täglich nach jeder Richtung:

in England	1892	21,7	Züge
„ „	1893	21,4	„
„ Preussen	1891/92	12,2	„
„ „	1892/93	11,7	„

Was die Transporteinnahmen betrifft, so haben diejenigen aus dem Personenverkehre auch im letzten Jahre eine geringe Steigerung erfahren, trotzdem in England der Personenverkehr bereits bis auf das Höchste entwickelt schien und dort ebenso **wie in anderen Ländern eine Verminderung der Benutzung** der I. und II. Klasse sich bemerkbar macht.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen in England:

Gewöhnliche Fahrkarten	1893	1892	Unterschied	
	ℳ	ℳ	ℳ	%
I. Klasse	62 026 000	63 783 000	— 1 757 000	— 2,7
II. „	42 392 000	48 542 000	— 6 150 000	— 12,7
III. „	462 188 000	453 893 000	+ 8 295 000	+ 1,8
Zeitkarten	52 771 000	51 851 000	+ 920 000	+ 1,8
Gepäck, Post usw.	113 019 000	110 526 000	+ 2 493 000	+ 2,3
zusammen	732 395 000	728 595 000	+ 3 800 000	+ 0,5

und wenn man die Zeitkarten auf die benutzten Klassen, soweit diese angegeben sind, vertheilt:

Karten	1893	1892	Unterschied	
	ℳ	ℳ	ℳ	%
I. Klasse	83 007 000	84 763 000	— 1 756 000	— 2,1
II. „	58 920 000	65 642 000	— 6 722 000	— 10,2
III. „	476 591 000	467 602 000	+ 8 989 000	+ 1,9
zusammen (einschl. Rest d. Zeitkarten)	619 380 000	618 069 000	+ 1 307 000	+ 0,2

Ausser den sofort in die Augen fallenden Punkten zeigen diese Tabellen, dass der bisherige Fortschritt in der Benutzung von Zeitkarten I. Klasse zum Stillstande gekommen ist, dass die Benutzung von Zeitkarten II. Klasse sich absolut und im Verhältniss zur Benutzung von Fahrkarten II. Klasse überhaupt vermindert und dass die Einnahme aus Zeitkarten III. Klasse (einschliesslich der Arbeiter-Wochenkarten) absolut und relativ zugenommen hat.

Die folgende Tabelle gibt die Anzahl der Reisenden mit gewöhnlichen Fahrkarten:

	1893	1892	Unterschied	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	%
I. Klasse	30 049 000	30 602 000	— 553 000	— 1,8
II. „	59 990 000	61 848 000	— 1 858 000	— 3,0
III. „	783 138 000	771 985 000	+ 11 153 000	+ 1,4
zusammen	873 177 000	864 435 000	+ 8 742 000	+ 1

wenn man jedoch die am 1. April 1893 eröffnete, nur 8 km lange Liverpooler Hochbahn, auf welcher 1893 in der I. Klasse 496 000 und in der II. Klasse 3 351 000 Personen zu sehr geringen Sätzen befördert wurden — eine III. Klasse ist nicht vorhanden — ausser Berücksichtigung lässt, so stellt das Bild für den Rest der Englischen Eisenbahnen sich so, dass in der I. Klasse eine Verminderung der Fahrten anstatt um 1,8 % um 3,4 % und in der II. Klasse anstatt um 3,0 % um 8,4 % eingetreten ist, während wenn man die Liverpooler Hochbahn bei den Einnahmen ausser Betracht lässt, sich die Verminderung der Einnahmen im Jahre 1893 aus der I. Klasse anstatt auf 2,7 % auf 3 % und aus der II. Klasse anstatt auf 12,7 % auf 13,7 % stellt. Wenn man, da in sämmtlichen Klassen irgend welche erhebliche Tarifänderungen nicht eingetreten sind, die gefahrenen Personenkilometer als den Einnahmen beider Jahre proportional annimmt, so ergibt sich, dass die Länge der Einzelreise in der I. Klasse ungefähr gleich geblieben ist, in der II. Klasse sich erheblich vermindert und in der III. Klasse etwas vergrössert hat.

Ein unerfreulicheres Bild gewährt die Entwickelung des Güterverkehres im letzten Jahre. Die Einnahmen betrugen:

aus dem Transport von	1893	1892	Unterschied	
	ℳ	ℳ	ℳ	%
Mineralien	335 481 000	364 573 000	— 29 092 000	— 8,0
anderen Gütern . .	474 160 000	483 782 000	— 9 622 000	— 2,0
lebenden Thieren .	27 887 000	27 397 000	+ 490 000	+ 1,7
zusammen	837 528 000	875 752 000	— 38 224 000	— 4,4

Die Anzahl der beförderten Tonnen (Englisch) betrug:

	1893	1892	Unterschied	
	Millionen Tonnen	Millionen Tonnen	Millionen Tonnen	%
Mineralien	207,8	221,1	— 13,3	— 6,0
andere Güter	85,5	88,5	— 3,0	— 3,4
zusammen	293,3	309,6	— 16,3	— 5,3

Es ist also hier der gewiss seltene Fall eingetreten, dass, trotzdem die Betriebslänge der Bahnen sich nicht unerheblich vermehrt hat, sowohl die Anzahl der beförderten Tonnen, als auch die Einnahmen sich bedeutend vermindert haben. In Preussen ist dies allerdings nur in geringem Maassstabe in den siebziger Jahren ebenfalls zweimal geschehen, selbst in den beiden Perioden wirthschaftlichen Niederganges aber, die wir, seitdem das Preussische Staatsbahnnetz sich konsolidirt hat, durchgemacht haben, ist dies nicht wieder eingetreten. In England hat Mitte der achtziger Jahre bereits einmal ein starker Rückgang der Einnahmen von 5,1 % stattgefunden, dieser Rückgang hat sich aber auf 3 Jahre 1884, 1885 und 1886 vertheilt, auch das vorletzte Jahr 1892 wies einen kleinen Ausfall in den Einnahmen aus dem Güterverkehre (0,8 %) auf, eine solche Verminderung der Einnahmen jedoch, wie das Jahr 1893 sie zeigt, ist in der Geschichte des Englischen Eisenbahnwesens bisher nicht bekannt. Der Ausfall in dem Transporte der Mineralien ist wohl, da Kohle und Erze die Hauptbestandtheile dieser Klasse bilden, hauptsächlich dem grossen Strike der Kohlengrubenarbeiter zuzuschreiben, wie die folgende Zusammenstellung zeigt:

	1893	1892	Unterschied	
	Englische Tonnen	Englische Tonnen	Englische Tonnen	%
gewonnene Kohlen	164 326 000	181 787 000	— 17 461 000	— 9,6
gewonnene Eisenerze	11 203 000	11 313 000	— 110 000	— 1,0
erzeugtes Roheisen	6 977 000	6 709 000	+ 268 000	+ 4,0
Kohlen mit Küstenschifffahrt verfrachtet	16 229 000	14 989 000	+ 1 240 000	+ 8,3
Export von Kohlen	27 708 000	29 048 000	— 1 340 000	— 4,6

Es muss hierbei noch berücksichtigt werden, dass schon die Kohlenproduktion des Jahres 1892 unter dem Durham-Kohlenstrike etwas gelitten hatte.

Da im Jahre 1893 die Einnahmen aus dem Mineralverkehre prozentual stärker gefallen sind als die Anzahl der gefahrenen Tonnen, so müssen die Weglängen entweder durchschnittlich etwas kürzer gewesen oder es muss zu niedrigeren Frachtsätzen gefahren worden sein. Ersteres ist nicht wahrscheinlich, da gerade bei der durch einen Strike hervorgerufenen Störung im Gleichgewichte des Handels die Güter auf ungewohnten Strecken durchschnittlich längere Wege zurückzulegen haben, es ist vielmehr als sicher anzunehmen, dass trotz der Verkehrsabnahme die Frachtsätze niedriger gewesen sind. Es folgt dies auch aus der folgenden Zusammenstellung über die Durchschnittspreise der Kohlen in den Bergwerken und in den Häfen.

Jahr	Durchschnittspreis von Kohle in Englischen Bergwerken in Mark für die Deutsche Tonne	Durchschnitts-Exportpreis in Englischen Häfen für die Deutsche Tonne in Mark	
		von Kohle	von Eisen und Stahlschienen
1889	6,35	10,06	92,20
1890	8,25	12,39	109,40
1891	8,00	11,96	100,60
1892	7,25	10,89	88,00
1893	6,79	9,77	83,20

Der Fall des Kohlenpreises in den Häfen, in denen der Weltmarktpreis natürlich voller zur Geltung kommt, ist, wie man sieht, im letzten Jahre relativ grösser gewesen als in den Bergwerken. Die Bergwerke konnten gerade infolge des Strikes ihre Preise mehr halten und wenigstens einen Theil des durch den Sturz der Kohlenpreise hervorgerufenen Verlustes den Eisenbahnen zuschieben, die, um überhaupt Frachten zu haben, ihre Tarife herabsetzen mussten. Aus diesem Verhältnisse ist auch der sonderbare Umstand zu erklären, dass gerade im letzten Jahre trotz des Kohlenstrikes die Englische Kohle sich namentlich in Berlin den früher verlorenen Markt theilweise zurückerobert hat.

Der Rückgang des Verkehres in Gütern allgemeiner Natur dürfte durch die stetig abnehmende Ausfuhr an Halbfabrikaten und Fabrikaten veranlasst worden sein. Da die Einnahmen aus diesem Verkehre sich nicht so erheblich vermindert haben wie die Tonnenzahl, andererseits jedoch kein Umstand für eine grössere Beförderungslänge spricht, wohl aber am 1. Januar 1893 in fast allen Englischen Gütertarifen grosse Veränderungen eingetreten sind, so scheinen die Güter durchschnittlich zu höheren Frachtsätzen befördert worden zu sein. Da infolge eines im August d. J. verabschiedeten Gesetzes die am 1. Januar 1893 eingetretenen Tariferhöhungen wohl in den meisten Fällen wegfallen werden, die damals erfolgten Tarifermässigungen jedoch namentlich die höheren Werthklassen betreffen, einen neuen Verkehr also kaum wecken werden, so dürfte in Zukunft die Einnahme für die beförderte Tonne sich noch niedriger als das Niveau des Jahres 1892 stellen.

Im ganzen ergeben die Einnahmen folgendes Resultat:

Einnahmen	1893	1892	Unterschied	
	Millionen Mark	Millionen Mark	Millionen Mark	%
aus Personenzügen	732	729	+ 3	+ 0,5
aus Güterzügen	838	876	— 38	— 4,4
zusammen Transporteinnahmen	1 570	1 605	— 35	— 2,2
sonstige Einnahmen	77	72	+ 5	+ 6,3
zusammen	1 647	1 677	— 30	— 1,8

während in Preussen im Jahre 1892/93, wenn man als Werth des mit den Personenzügen beförderten Eilgutverkehres usw. 5 Millionen Mark schätzungsweise annimmt und die in den „Geschäftlichen Nachrichten“ angegebenen Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr um diesen Betrag ändert, die Einnahmen betrugen:

aus Personenzügen	235 + 5 = 240	Millionen Mark
„ Güterzügen	633 — 5 = 628	„ „
zusammen Transporteinnahmen	868	Millionen Mark
dazu sonstige Einnahmen	53	„ „
zusammen	921	Millionen Mark.

Diese Einnahmen ergeben auf Zugkilometer vertheilt:

			für 1 Zugkm
für England	1893	Personenzüge	254 ₰
„ „	1893	Güterzüge	363 „
„ „	1892	Personenzüge	265 „
„ „	1892	Güterzüge	363 „
„ Preussen	1892/93	Personenzüge	199 „
„ „	1892/93	Güterzüge	675 „

und auf Bahnkilometer vertheilt:

			für 1 km
für England	1893	Personenzüge	22 036 ℳ
„ „	1893	Güterzüge	25 226 „
„ „	1893	zusammen aus Transporteinnahmen	47 262 „
„ „	1893	zusammen aus allen Einnahmen	49 595 „
„ „	1892	Personenzüge	22 291 „
„ „	1892	Güterzüge	26 787 „
„ „	1892	zusammen aus Transporteinnahmen	49 078 „
„ „	1892	zusammen aus allen Einnahmen	51 264 „
„ Preussen	1892/93	Personenzüge	9 449 „
„ „	1892/93	Güterzüge	24 952 „
„ „	1892/93	zusammen aus Transporteinnahmen	34 401 „
„ „	1892/93	zusammen aus allen Einnahmen	36 193 „

Die kilometrischen Gesammteinnahmen in Preussen betragen daher 73 % der Englischen.

Auf das in den Eisenbahnen angelegte Kapital berechnet ergeben die Einnahmen:

in England	1893	8,3 %
„ „	1892	8,7 „
„ Preussen	1892/93 . . .	13,8 „

Natürlich vermochten die Englischen Eisenbahnen diesem erheblichen Rückgange der Transporteinnahmen um 35 Millionen Mark nicht durch eine entsprechende Einschränkung der Betriebsausgaben zu folgen, es haben letztere vielmehr sich nur um 4 Millionen Mark vermindert. Diese Betriebsausgaben vertheilen sich auf:

	1893 ℳ	1892 ℳ
1. Bahnunterhaltung	152 954 078	151 254 976
2. Lokomotivdienst	251 267 140	256 789 083
3. Wagenbeschaffung und Reparatur	79 602 533	82 565 496
4. Verkehrskosten	290 898 337	289 034 528
5. Allgemeine Ausgaben	40 408 987	39 711 303
6. Steuern	52 868 672	48 389 599
7. Fahrkartenstempel	5 857 219	6 372 260
8. Entschädigung für verunglückte Personen	2 600 902	4 065 611
9. Entschädigung für verlorene usw. Güter	5 014 421	5 737 153
10. Parlamentarische Ausgaben . .	4 940 730	5 715 558
11. Verschiedenes	9 337 164	10 087 844
zusammen	895 811 923	899 801 187
Unterschied	— 3 989 264	

Auf Zugkilometer vertheilt, stellen sich diese einzelnen Posten der Betriebsausgaben folgendermaassen:

Kosten des Zugkilometers	1893 ₰	1892 ₰	Unterschied Zunahme ₰	Unterschied Abnahme ₰
1. Bahnunterhaltung .	29,47	28,73	0,74	—
2. Lokomotivdienst . .	48,55	48,87	—	0,32
3. Wagenbeschaffung und Reparatur . . .	15,37	15,69	—	0,32
4. Verkehrskosten . .	56,02	54,86	1,16	—
5. Allgemeine Ausgaben	7,79	7,53	0,24	—
6. Steuern	10,18	9,17	1,01	—
7. Fahrkartenstempel .	1,17	1,27	—	0,10
8. Entschädigung für verunglückte Personen	0,48	0,80	—	0,32
9. Entschädigung für verlorene usw. Güter	0,95	1,11	—	0,16
10. Parlamentarische Ausgaben	0,95	1,06	—	0,11
11. Verschiedenes . . .	1,80	1,90	—	0,10
zusammen	172,78	170,87	1,91	—

Addirt man zu diesen eigentlichen Betriebsausgaben die sonstigen Ausgaben, welche

1893	37 739 358 ℳ und
1892	34 216 838 „

betrugen, so erhält man als Gesammtausgabe für 1893 933 551 281 ℳ und für 1892 934 018 025 ℳ.

Bei den Preussischen Staatsbahnen betrugen 1892/93 die Gesammtausgaben 581 052 879 ℳ und 1891/92 601 847 405 ℳ; in den einzelnen Posten lassen der ganz verschiedenen Buchungssysteme wegen die Ausgaben der Preussischen Bahnen mit denen der Englischen sich nicht zusammenstellen, es lassen sich vielmehr nur die Gesammtzahlen zu einigen Vergleichen heranziehen:

	Betriebskoeffizient %	Kosten des Zugkilometers ₰	Kosten des Bahnkilometers ℳ
England 1893	57	180	28 103
„ 1892	56	182	28 561
Preussen 1892/93 . . .	63	271	22 835
„ 1891/92	65	269	24 010

Als Ueberschuss ergab sich in England:

	1893 ℳ	1892 ℳ
Einnahmen: Personenverkehr . .	732 404 243	728 591 331
Güterverkehr	837 520 434	875 762 554
sonstige	77 384 877	72 786 492
zusammen . .	1 647 309 554	1 677 140 377
ab Ausgaben	933 551 281	934 018 025
Ueberschuss .	713 758 273	743 122 352
Prozente des Anlagekapitales . .	3,60 %	3,85 %

während bei den Preussischen Staatsbahnen der Ueberschuss im Jahre 1892/93: 339 896 352 ℳ und 1891/92: 317 844 260 ℳ bezw. 5,15 und 4,91 % des Anlagekapitales betrug.

Der in England im Jahre 1893 eingetretene Rückgang des Ueberschusses um 29 364 079 ℳ ist annähernd gleich dem Rückgange des Ueberschusses in den 5 anderen ungünstigen Jahren, in denen theils wegen Verminderung der Einnahmen, theils wegen Erhöhung der Ausgaben ebenfalls der Ueberschuss gegen früher zurückgeblieben ist, wie die folgende Aufstellung ergibt:

Rückgang 1884	7 927 000 ℳ
1885	10 991 000 „
1890	3 494 000 „
1891	572 000 „
1892	7 294 000 „
zusammen	30 277 000 ℳ
dagegen 1893	29 364 079 „

Dieser Rückgang ist daher ein harter und ziemlich unerwarteter Schlag für die Besitzer der Eisenbahnwerthe und trifft natürlich namentlich diejenigen der Stammaktien, die im Jahre 1892 durchschnittlich 3,98 %, im Jahre 1893 aber nur noch 3,51 % Dividende erhielten.

Im einzelnen vertheilte sich diese durchschnittliche Dividende auf die Stammaktien der verschiedenen Gesellschaften in folgender Weise:

Es erhielten	1889 %	1890 %	1891 %	1892 %	1893 %
keine Dividende	13,6	13,5	13,8	14,3	16,7
0—1 % „	0,8	3,2	4,0	3,4	7,0
1—2 „ „	0,9	1,0	2,8	2,7	2,9
2—3 „ „	11,4	10,8	11,3	9,3	6,9
3—4 „ „	7,7	9,1	13,0	15,2	22,1
4—5 „ „	17,0	17,7	9,1	17,7	14,4
5—6 „ „	20,3	7,3	8,6	23,2	28,3
6—7 „ „	6,3	16,5	36,1	13,0	1,1
7—8 „ „	20,7	20,3	0,8	0,6	0,1
8—9 „ „	1,1	0,3	0,1	0,2	0,1
über 9 „ „	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4
zusammen . .	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass, wie vorher angeführt, in dem nominalen Anlagekapitale der Eisenbahnen etwa 8 % fiktive Werthe stecken; es stellt sich daher die Verzinsung des effektiven Anlagekapitales anstatt auf 3,60 % auf 3,91 %. Dies aber ist in Anbetracht des im allgemeinen sehr niedrigen Zinsfusses in England, nach welchem die Konsols noch nicht einmal 2,7 % Rente abwerfen, immerhin noch eine verhältnissmässig hohe Verzinsung des Kapitales. Gerade in dieser relativen Höhe der Rente liegt jedoch die Gefahr, dass die Hoffnung, welche der Englische Bericht an seinem Schlusse ausspricht, die Scharte des Jahres 1893 werde binnen kurzem ausgewetzt sein, sich nicht vollkommen erfüllt. Sollten bei einer eintretenden Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse die Ueberschüsse der Englischen Eisenbahnen sich dauernd wieder vermehren, so wird das Publikum sicher darauf dringen, dass seitens der Eisenbahnen weitere Tarifermässigungen und Verkehrserleichterungen gewährt werden. Das Parlament aber, welches in diesen Fragen die entscheidende Stimme besitzt, hat in der letzten Zeit wenig Rücksicht auf die Interessen der Eisenbahnen genommen und dürfte in Zukunft, je mehr das Wahlrecht noch weiteren nicht besitzenden Kreisen gegeben wird, um so weniger Bedenken tragen, die Finanzen der Eisenbahnen den Wünschen seiner Wähler zu opfern.

Die Eisenbahnpolitik Oesterreichs nach ihren finanziellen Ergebnissen.

Wir erhalten von Herrn Dr. Eder aus Wien folgende Entgegnung auf die unter vorstehender Ueberschrift in Nr. 76 S. 715 zum Abdruck gebrachte Besprechung seiner Schrift:

Hochgeehrte Redaktion!

In der am 29. September d. J. erschienenen Nr. 76 Ihres hochgeschätzten Blattes reproduziren Sie einen Theil des über meine Schrift oder besser gesagt über den letzten Abschnitt derselben erschienenen Artikels der „N. Fr. Presse“. Da dieses Blatt der von mir eingesandten Erwiderung die Aufnahme verweigerte mit der Begründung, dass sich der betreffende Artikel „mit seinem rein ziffermässigen Materiale doch eher für ein Fachpublikum, als für ein Laienpublikum eignen würde“, bitte ich Sie, mir durch gütige Wiedergabe des bezüglichen Theiles meiner in der „Montagsrevue“ am 1. Oktober d. J. erschienenen Entgegnung Gelegenheit zu gewähren, auch meinen Standpunkt zu vertreten.

Warum ich die sogenannten „volkswirthschaftlichen“ Erfolge des Oesterreichischen Staatsbahnsystemes in meiner Studie nicht besprochen habe, dürfte wohl jedem, der sich die Mühe gegeben hat, dieselbe zu lesen, ziemlich einleuchtend sein. Sie lassen sich, wie dies auch bereits in Ihrer geschätzten Kritik meiner Schrift hervorgehoben wurde, eben nicht in konkreten Zahlen bewerthen und würde ich durch Aufnahme dieser inkommensurablen Grösse in mein Kalkül (— ich hätte in diesem Falle dieselben folgerichtig auch für die Periode des Garantiesystemes in Anschlag bringen müssen —) im vorhinein das Resultat dieser Rechnung der Anfechtung preisgegeben haben.

Die von der „N. Fr. Presse“ gebrachte tabellarische Vergleichung, welche meinen Beweis, dass das Staatsbahnsystem eine stärkere finanzielle Belastung des Staates gebracht habe als das Garantiesystem, zu widerlegen versucht, erscheint mir, so geschickt sie auch gemacht ist, weder richtig, noch überhaupt zulässig.

Ich habe genau nach dem Vorgange des diesjährigen Budgetberichtes*) und unter vollständiger Benutzung des Ziffernmateriales, welches ich dieser doch unbestritten offiziellen Quelle entnahm, die jährlichen staatlichen Leistungen für das Eisenbahnwesen von dem Jahre 1868 an bis heute festzustellen versucht und als Facit erhalten, dass der Staat heute um durchschnittlich 2,6 Millionen Gulden mehr zahlen muss, als zur Blüthezeit des Garantiesystemes.

Dieser Rechnungsmodus des Budgetberichtes findet mit einem Male keine Gnade mehr vor den Augen des Fachmannes der „N. Fr. Presse“. Er erachtet es vielmehr als einen glänzenden Beweis für den relativen Gewinn, den der Staat mit dem Staatsbahnsysteme gemacht hat, dass heute im Staatsbetrieb per Kilometer vom Staate nur 3 563 fl. darauf gezahlt werden, während bei den in dem Artikel angeführten 8 garantirten Bahnen nach seiner Rechnung in den Jahren 1872 bis einschliesslich 1883 per Jahr und Kilometer 4 545 fl. an Garantiezuschüssen bezahlt werden mussten. Bei aller Hochachtung vor dem Urheber dieser Tabelle vermag ich doch dessen Argumentation in diesem Falle nicht stichhaltig zu finden. Es werden da auf der einen Seite aus der Zahl der garantirten Bahnen willkürlich diejenigen Bahnen — fast durchgehends Hauptbahnen erster Ordnung — herausgeschält, welche die Garantiepflicht des Staates am stärksten, und zwar gerade in jener Epoche in Anspruch genommen haben. Daraus berechnet dann der Gewährsmann eine kilometrische Belastung, welche er ohne weiteres der kilometrischen Belastung aus dem ganz ungleichartigen, viele Hunderte von Kilometern an naturgemäss minder zu belastenden und auch belasteten Bahnen zweiter und dritter Ordnung enthaltenden Staatsbahnkomplexe entgegenstellt. Dabei wurde nicht einmal in Rechnung gezogen, dass ein Theil der oben bezeichneten garantirten Linien, wie die Kaiserin Elisabeth-, Kronprinz Rudolf- und Vorarlberger Bahn schon vor dem Jahre 1884, der andere — Ungarisch-Galizische Eisenbahn, Ungarische Westbahn, Galizische Carl Ludwigbahn und Erzherzog Albrechtbahn — erst in einem viel späteren Zeitpunkte in den Staatsbetrieb übergegangen ist.

*) 800 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses XI. Session 1894 S. 9.

Man müsste daher, selbst wenn man diesen Rechnungsmodus acceptirt, unter Zugrundelegung der vom Herrn Kritiker berechneten Belastung per 4 545 fl. für die genannten Bahnen nach Abzug der betreffenden Kilometer- und Kapitalsbeträge von den Gesammtsummen, den nach dem Anlagekapital und Umfang des heutigen Netzes auf die übrigen Linien per Kilometer entfallenden Zuschuss berechnen und dann untersuchen, wie hoch sich heute die Garantieleistung des Staates für das Gesammtnetz belaufen würde. Nach meiner Rechnung würde dasselbe den im Jahre 1893 gezahlten Betrag von 23,3 Millionen Gulden nicht erreichen. Wo bleiben also die 44 Millionen? Ich könnte noch anführen, dass Professor Kaizl in seinen Budgetreden mehrfach nachgewiesen hat, dass in den letzten Jahren des Staatsbahnsystemes eine Steigerung der kilometrischen Leistung für den Staat eingetreten sei, indess kann ich dieser Vertheilung der staatlichen Finanzlasten auf die Längeneinheit überhaupt keinen rechten Geschmack abgewinnen. Man soll aus der Noth keine Tugend machen. Wenn dieser Rechnungsmodus richtig wäre, würde man bei Anwendung desselben auf das Garantiesystem herausfinden, dass sich die Leistungen des Staates vom Jahre 1868 bis zum Jahre 1876 jährlich verkleinert statt vergrössert haben und dass der Staat in dem Jahre 1876, in welchem er 24,7 Millionen Gulden an Garantiezuschüssen zahlen musste, eigentlich noch ein brillantes Geschäft gemacht hat. Wozu dann der Lärm im Jahre 1876? Wozu das Sequestrationsgesetz?

Zudem ergibt gerade die gewählte Rechnungsmethode, wenn man sie auf die Leistungen der im Artikel angeführten Bahnen gegenüber dem Staatsbahnkomplex in Bezug auf Verzinsungsergebnisse, kilometrisches Erträgniss und Betriebskoeffizienten anwendet, kein günstiges Resultat für den Staatsbetrieb.

Es betrug nämlich:

	das Erträgniss (ohne Garantiezuschuss) in Prozenten des Anlagekapitales	das Erträgniss per Kilometer Betriebslänge in Gulden Noten	der Betriebskoeffizient
1. bei dem gesammten Komplex der von der Kritik herausgehobenen garantirten Bahnen im Durchschnitt der Jahre 1872 bis inklusive 1883	3,4	5 063	52,2
2. bei dem gesammten im Staatsbetriebe befindlichen Bahnkomplex im Durchschnitt der Jahre 1884 bis inklusive 1893	2,3	3 398	61,9

Das Erträgniss stellt sich daher für den ersten Durchschnitt um 1,1, bezw. 0,8 % oder 1 638 fl. Oe. W. per Kilometer höher, der Betriebskoeffizient um 8,7 % niedriger als für den zweiten. Es will mir scheinen, dass, wenn man überhaupt die Gegenüberstellung der angeführten beiden Gruppen als gerechtfertigt anerkennt, diese Ergebnisse just nicht zu Gunsten des Staatsbetriebes sprechen.

Die Steuerkraft hat sich, wie ein Blick in eine beliebige Eisenbahnstatistik zeigt, bei allen Bahnen ganz gleichmässig gehoben. Es lässt sich daher nicht bezweifeln, dass auch bei dem Fortbestehen des früheren Systemes der Staat in dieser Richtung zum mindesten nichts eingebüsst hätte. Ich habe übrigens diese Frage absichtlich bei Seite gelassen (S. 61 meiner Studie).

Die mannigfachen Verdienste, welche sich die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen um das reisende und verfrachtende Publikum erworben hat, erkenne ich mit Freude an, wenn ich mich auch unter den obwaltenden Verhältnissen als Gegner der unter dem Regime Czedik eingeschlagenen Tarifpolitik bekenne.

Wien, 9. Oktober 1894. Dr. Albert Eder.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Betriebsreglement. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist der V. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement allseitig eingeführt worden.

Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins. Zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins der I. Nachtrag herausgegeben und an sämmtliche, diesem Uebereinkommen beigetretenen Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3088 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ergänzung in § 126 der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 3096 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den V. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3098 vom 6. d. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beigetretenen Verwaltungen, betreffend den Nachtrag I zu dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3115 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verwaltungsangelegenheiten der Warschau-Wiener Eisenbahn (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3132 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Miglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ministerkonferenz über wichtige Verkehrsfragen und die Verstaatlichung der Südbahn.

Die diesbezüglichen Verhandlungen (siehe Nr. 78 S. 732 d. Ztg.) dauern noch immer fort. Die in Budapest weilenden Vertreter des Oesterreichischen Handelsministeriums, der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Oesterreichischen Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft fanden sich im Büreau des Handelsministers von Lukacs ein, wo auch die Fachreferenten des Ungarischen Handelsministeriums, der Ungarischen Staatsbahnen und die Delegirten der zu gründenden Ungarischen Schifffahrtsgesellschaft anwesend waren. Der Handelsminister richtete an die Versammelten eine kurze Ansprache, in welcher er den Zweck der Zusammenkunft dahin präzisirte, dass es möglich sein werde, ein alle Theile befriedigendes Uebereinkommen zu treffen. Der Minister konstatirte zwar, dass noch einige Differenzen bestehen, dass aber das bereitwillige Erscheinen der betheiligten Interessenten und die sachlichen Momente eine Gewähr dafür bieten, dass es rasch gelingen werde, auch über die noch strittigen Punkte das Einvernehmen zu erzielen. Nun begannen die abgesonderten Arbeiten der Fachreferenten der beiden Regierungen und der beiderseitigen Staatsbahnen. Es heisst, dass dieselben vornehmlich einer Feststellung der Einzelheiten in Bezug auf die der Oesterreichischen Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu gewährenden Konzessionen in der Frage der Fünfkirchener Kohlenwerke und der Fünfkirchen-Barcser Bahn gegolten haben. Im ganzen und grossen wird der Stand der Angelegenheit von mehreren Seiten als ein günstiger bezeichnet.

Dem Verwaltungsrathe der Südbahn sind identische Noten des Oesterreichischen und des Ungarischen Handelsministers zugegangen, in welchen der Gesellschaft die Entschliessung der beiden Regierungen, an die Verstaatlichung der gesellschaftlichen Linien heranzutreten, bekannt gegeben und der Verwaltungsrath zu den hierauf bezüglichen Verhandlungen eingeladen wird. Ein Termin für den Beginn der Verstaatlichungsverhandlungen wird in den Noten nicht angegeben. Im Verwaltungsrathe dieser Bahn finden nun vertrauliche Besprechungen über die Stellungnahme zur Frage nicht nur der Verstaatlichung, sondern auch der Betriebsübergabe an den Staat deshalb statt, weil auch diese Eventualität ins Auge gefasst wird. Inzwischen fahren die Tagesblätter mit ihren Auseinandersetzungen und Berechnungen hierüber fort, auf welche wir demnächst zurückkommen werden.

Eisenbahnvorlagen an den Oesterreichischen Reichsrath.

Dem demnächst zusammentretenden Oesterreichischen Reichsrathe werden wichtige Eisenbahnvorlagen zugehen. Zunächst ist es das neue Lokalbahngesetz; ferner ein Gesetzentwurf, betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Lokalbahnen; weiter mehrere Vorlagen, betreffend die Verstaatlichungsaktion, und zwar: bezüglich der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der Böhmischen Westbahn (welche auch am 24. d. Mts. hierüber eine ausserordentliche Generalversammlung abhält) und bezüglich der Mährischen Grenzbahn. Ob es noch möglich sein wird, eine Vorlage, betreffend die Südbahn, in dieser Session dem Parlamente zu unterbreiten, ist bei den grossen Schwierigkeiten, welche sich den diesbezüglichen Verhandlungen entgegenstellen, sehr zu bezweifeln. Dagegen verlautet es als ganz bestimmt, dass eine Vorlage über die Verstaatlichung der Nordwestbahn und der Elbethalbahn nicht so bald, als es nach den Erklärungen des K. K. Handelsministers im Frühjahr schien, erfolgen wird.

Der Entwurf des neuen Lokalbahngesetzes.

Im K. K. Handelsministerium ist unter dem Vorsitze des Sektionschefs Dr. Ritter von Wittek eine Ministerialkommission, bestehend aus Vertretern des Handels-, Finanz-, Justizministeriums, sowie des Ministeriums des Innern, zusammengetreten, um den Entwurf des neuen Lokalbahngesetzes der Schlussberathung zu unterziehen. Dem Entwurfe zufolge soll dem Handelsministerium die Befugniss ertheilt werden, im Einvernehmen mit dem Finanzministerium bei der Konzessionirung von Lokalbahnen wichtige Begünstigungen, wie Steuer-, Stempel- und Gebührenfreiheit, zu ertheilen. Das Gesetz soll die Regierung auch ermächtigen, den Betrieb von Lokalbahnen zu übernehmen, Betriebsverträge abzuschliessen, Betriebsvorschüsse zu ertheilen und den Termin für die Rückzahlung derselben zu erstrecken.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert: a) der Stadtgemeinde Salzburg für eine normal-eventuell schmalspurige Lokalbahn von Salzburg nach Braunau am Inn oder einem anderen Anschlusspunkte der Staatsbahnlinie Braunau-Strasswalchen auf die Dauer eines Jahres; b) dem Alexander Werner, behördlich autorisirter Civilingenieur in Salzburg, für eine Lokalbahn von Lamprechtshausen nach Braunau am Inn oder einem anderen geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Braunau-Strasswalchen auf die Dauer eines Jahres; endlich c) dem Reichsraths-Abgeordneten und Advokaten Dr. Radoslav Kvekvic in Cattaro für eine schmalspurige Eisenbahn von Cattaro über Teodo-Lepetane mit Ueberbrückung des Meerarmes le Catene einerseits und über Perasto, Risano-Morinje andererseits nach Ragusa und Metkovich zum Anschlusse an die Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen auf weitere 6 Monate.

Rechtzeitige Publikation der Refaktien für das Jahr 1895.

Die K. K. Generalinspektion hat die Eisenbahnverwaltungen eingeladen, die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die für das Jahr 1895 in Aussicht genommenen Tarifbegünstigungen, gemäss dem Erlasse des K. K. Handelsministeriums vom 26. September 1888, möglichst frühzeitig der Administration des Verordnungsblattes zur Verlautbarung zugemittelt werden.

Direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Vieh in Verbandsverkehren.

In einem seitens einer Bahnverwaltung in Vorlage gebrachten Verbandstarife mit Deutschland war die Bestimmung enthalten, dass die direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Vieh ausgeschlossen ist. Die K. K. Generalinspektion sah sich veranlasst, gelegentlich der Genehmigung des betreffenden Verbandstarifes ausdrücklich zu betonen, dass eine derartige Ausschliessung der direkten Abfertigung nicht etwa auch die Ausschliessung der Annahme von solchen Transporten mit internationalen Frachtbriefen involvire.

Betriebseröffnungen.

Die dem Steiermärkischen Landesausschusse konzessionirte schmalspurige Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) ist am 9. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Den Betrieb auf dieser Lokalbahn führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und ist diese Linie speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Villach unterstellt worden.

Die schmalspurige 76,117 km lange Strecke beginnt am südlichen Ende der Station Unzmarkt der Oesterreichischen Staatsbahnlinie Amstetten-Pontafel und führt über die dem Gesammtverkehr dienenden Stationen bezw. die nur für den Personenverkehr eröffneten Haltestellen (= PH): Lind (PH), Nieder-Wölz, Feufenbach, Frojach-Katschthal, Triebendorf (PH), Murau, Kaindorf (PH), St. Lorenzen o. Murau, Cäciliabrücke (PH), Wandritschbrücke (PH), Stadtl a. d. Mur,

Einach (PH), Turrach, Predlitz (PH), Kendlbruck (PH), Ramingstein (PH), Thomathal, Madling (PH), St. Leonhard (PH), Tamoweg, Wölting (PH), St. Andrä-Göriach (PH), Lintsching (PH), Maria-Pfarr nach der Station Mauterndorf.

Der Buschtěhrader Eisenbahn wurde der Benutzungskonsens für das zweite Geleise Falkenau-Neusattel ertheilt und der Betrieb auf demselben am 30. September d. J. eröffnet.

Die technisch-polizeiliche Prüfung der Lokalbahn Wotic-Selcan hatte ein günstiges Ergebniss. Infolge dessen wurde die genannte Lokalbahn am 1. d. Mts. in Betrieb genommen. (Die Stationen werden wir noch nach deren Bekanntgabe nachtragen.)

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat August d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 7 398 400 fl.
für 1 km 988 fl. (+ 107 891 fl., für 1 km + 14 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 310 575 „
für 1 km 936 fl. (+ 25 903 fl., für 1 km + 21 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 878 164 „
für 1 km 219 fl. (+ 112 106 fl., für 1 km ± 0 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 9 587 139 fl.
für 1 km 748 fl. (+ 248 000 fl., für 1 km — 10 fl.).

In den ersten 8 Monaten d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a) 52 193 903 fl. (+ 2 790 771 fl.), für 1 km 6 970 fl. (+ 370 fl.)
b) 8 975 191 „ (+ 133 109 „), „ 1 „ 6 425 „ (+ 95 „)
c) 5 962 498 „ (+ 972 805 „), „ 1 „ 1 520 „ (+ 91 „)
zus. 67 131 592 fl. (+ 3 896 685 fl.).

Die kilometrische Einnahme sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen belief sich für die ersten 8 Monate d. J. auf 5 265 fl., d. i. + 132 fl. gegen das Vorjahr.

Neue Eisenbahnlinien in Slavonien.

Die im Bau begriffene Lokalbahn Esseg-Nasice-Pozsega-Batrina wird anfangs November d. J. eröffnet. Der Ausbau der Bahnlinie Esseg-Diakovár im Anschlusse zur Station Vrpolje der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wurde beschlossen. Die Vorarbeiten werden bis zum nächsten Sommer beendigt, so dass im Jahre 1895 mit dem Bau begonnen werden kann.

Eisenbahnbaulichkeiten in der Station Miskolcz.

Die von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in der Station Miskolcz schon vor einigen Jahren begonnenen und in nächster Zeit der Vollendung entgegengehenden Bahnhofsbauten haben einen Kostenaufwand von nahezu 4 Millionen Gulden erfordert. Der Rangirbahnhof ist fertig. An 2 riesigen Gebäuden zur Erweiterung der Werkstätte wird fleissig gearbeitet; in dieselben wird die Werkstätte aus Sátoralja-Ujhely verlegt werden; endlich nehmen die neuerbauten Arbeiterwohnungen einen solchen Raum in Anspruch, dass die dahin führenden Wege allein gegen 50 000 fl. an Baukosten verursachen.

Kohlenvergebung der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1895.

Das Ergebniss der Offertverhandlung, welche die Generaldirektion der Staatsbahnen zum Zweck der Sicherstellung ihres Kohlenbedarfes pro 1895 ausgeschrieben hat, ist folgendes: Die Vergebung umfasst ein Quantum von 1 006 938 t Normalkohle. Das Resultat der Vergebung kann im allgemeinen als günstig bezeichnet werden, indem sich im Gesammtdurchschnitt der Preis per Tonne Normalkohle im Vergleich zu der Vergebung für das laufende Jahr um 4 kr. ermässigte. Die Vergebung fand ausschliesslich an inländische Werke statt. Der zum Theil schon früher sichergestellte Gesammtbedarf der Staatsbahnen an Kohle dürfte pro 1895 einem Quatum von 1 300 000 t Normalkohle entsprechen, wovon etwa 450 000 t auf Steinkohle und etwa 730 000 t auf Braunkohle entfallen. Die Gesammtkosten des nächstjährigen Kohlenbedarfs der Staatsbahnen betragen nahezu 4,5 Millionen Gulden. An der Kohlenlieferung partizipiren in erster Linie die Kronländer Mähren, Schlesien, Böhmen, dann Galizien, Steiermark, Krain, Oberösterreich und Dalmatien.

Ein Umschlagplatz für die Lagerhäuser in Wien.

Vor einiger Zeit beschloss die Donau-Regulirungskommission, ein in der unmittelbaren Nähe des städtischen Lagerhauses gelegenes Terrain, das bisher als Holzplatz diente, für den gedachten Zweck zu gewinnen. Das Grundstück wurde gepachtet und die Adaptirungsarbeiten in einer Weise beschleunigt, welche die demnächstige Benutzung gestattet. Die Geleiseanlagen sind vollendet und man denkt, binnen wenigen Wochen sämmtliche Arbeiten bewältigt zu haben. Was die Ein- und Ausladevorrichtungen, sowie andere erprobte maschinelle Einrichtungen anbelangt, so soll alles aufgeboten werden, um auch nach dieser Richtung mit anderen Städten erfolgreich in Konkurrenz treten zu können. Diesbezüglich finden gegenwärtig Verhandlungen mit der Kommune statt. Das städtische Lagerhaus, welches in den letzten Jahren einen erfreulichen Aufschwung genommen und namentlich für den Getreidehandel eine besondere Bedeutung gewonnen hat, wird durch die neuen Anlagen in die Lage gesetzt werden, allen Anforderungen an einen günstig gelegenen und bequemen Umschlagplatz für Getreide zu entsprechen.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse von Haltestellen.

Die auf der im Betriebe der K. K. Staatsbahnen stehenden Prag-Duxer Bahn gelegene Personen-Haltestelle Weberschau wurde für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Radmannsdorf der Linie Tarvis-Laibach der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen wurde am 1. d. Mts. auch für den Eilgutverkehr eröffnet.

Am 15. d. Mts. wird die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für Frachtgüter in ganzen Wagenladungen eröffnete Station Brankowitz der Linie Brünn-Vlarapass der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft auch für den Stückgutverkehr eröffnet werden.

Aenderung eines Stationsnamens.

Der Name der Station Atzaló, der im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Kaposvár-Atzaló-Mocsolád, wurde in „Somodor-Atzaló“ abgeändert.

Eröffnung von Haltestellen

Am 1. d. Mts. wurde die zwischen den Stationen Unesic und Perkovic-Slivno der Strecke Knin-Spalato der K. K. Staatsbahnen gelegene Haltestelle „Koprno“ für den allgemeinen Personenverkehr eröffnet.

Am 1. d. Mts. wurde die zwischen den Stationen Stockerau und Sierndorf der Oesterreichischen Nordwestbahn gelegene Haltestelle „Ober-Olberndorf“ für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Nichtverwendung metallener Federhalter in den Telegraphenbüreaus.

Da wiederholt der Fall vorkam, dass durch das Auflegen von Aluminiumfederhaltern auf die auf den Telegraphentischen befindlichen Taster die Glocken- und Morselinien gestört wurden, so hat die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn die Verfügung getroffen, dass alle metallenen Federhalter aus den Telegraphenbüreaus beseitigt und dort nur solche Federhalter verwendet werden, deren Stiel aus einem die Elektrizität nicht leitendem Materiale besteht.

Erste Generalversammlung der Lokalbahn Körös (Kroat. Kreuz) -Belovár am 27. September d. J.

In dieser zu Budapest abgehaltenen Generalversammlung erstattete die Direktion den Bericht über ihre, von der Versammlung auch genehmigte, Gestion bis zum Tage der Eröffnung dieser Bahn (siehe Nr. 76 S. 717 d. Ztg.). Hierauf konstituirte sich die Direktion definitiv unter Vornahme der Wahlen in dieselbe und in den Aufsichtsrath.

Ausschliessung der Meilengelder von der Exekution und Rekursrecht der Bahnverwaltung (Rechtsfall).

Auf Grund eines rechtskräftigen Urtheils begehrte das Gericht I. Instanz die exekutive Einantwortung des schuldigen Betrages von dem dem Geklagten, einem Lokomotivführer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zustehenden Jahreseinkommen an Gehalt, Meilengeldern und sonstigen Bezügen. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn machte nun die Anzeige, dass die Meilengelder von der Exekution ausgenommen seien. Die I. Instanz nahm diese Anzeige mit Berufung auf § 4 des Gesetzes vom 21. April 1882 R.-G.-Bl. Nr. 123 und auf § 2 des Gesetzes vom 26. Mai R.-G.-Bl. Nr. 75 nicht zur Kenntniss. Das Oberlandesgericht Brünn verwarf den Rekurs der Nordbahn, weil der Bescheid, durch welchen die exekutive Einantwortung bewilligt wurde, von keinem Interessenten angefochten wurde und sohin bereits in Rechtskraft erwachsen ist, daher eine nachträgliche Aenderung jener Verfügung über Ansuchen einer ausser dem Kreise der Interessenten stehenden dritten Person nicht zu-

lässig erscheint. Der Oberste Gerichtshof erkannte in dem ausserordentlichen Revisionsrekurse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entgegen den Urtheilen der I. und II. Instanz, dass die Meilengelder bei der Exekution ausser Anschlag zu belassen und auch unter den sonstigen Bezügen nur die nach dem Gesetze vom 29. April 1873 R.-G.-Bl. Nr. 68 exequirbaren zu verstehen sind. Der Oberste Gerichtshof ging dabei von der Erwägung aus, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Dienstgeberin des Exekuten an der Gesetzmässigkeit des wider diesen erlassenen Exekutionsbescheides ein rechtliches Interesse hat. Die Meilengelder stellen aber nur einen Ersatz für die durch die Abwesenheit von seinem Domizil bedingten Mehrauslagen des Bediensteten dar, sind daher oneroser Natur. Eine Exekution auf dieselben erscheint nach § 4 des citirten Gesetzes ausgeschlossen. Auch unter den weiter im Exekutionsbescheide nicht näher bezeichneten Bezügen können nur solche verstanden werden, welche durch dieses Gesetz von der Exekution ausgeschlossen sind.*) („Gerichtshalle“ Nr. 41 v. 7. Okt. 1894.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die aufregenden Gerüchte über das Befinden des Czaren haben zwar keine Bestätigung gefunden, erzeugten aber doch eine grosse Zurückhaltung der Spekulation. Dazu traten die Besorgnisse über die politische Lage in Ungarn, welche durch die Ablehnung einer kirchenpolitischen Vorlage seitens der Magnatenkammer bedroht erscheint; nichtsdestoweniger hat das Ungarische Finanzministerium 6 Millionen Gulden, welche die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen als reinen Betriebsüberschuss an die Staatskasse ablieferte, bei den Budapester Banken placirt und so dadurch der Geldknappheit einigermaassen abgeholfen. Im ganzen blieb die Stimmung auch für Transportwerthe sehr gedrückt; darunter litten insbesondere die Aktien der Böhmischen Bahnen, ferner der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3385), der Nordwestbahn (238,70) und der Südbahn (107,75), deren Einlösungsrente von der Börse nur mit 7 Frcs. taxirt wird. Etwas besser waren die Aktien der Staatsbahn (365,60), der Lemberg-Czernowitzer Bahn (284,50) und der Ungarischen Westbahn (205). Von Prioritäten waren nur die 3prozentigen beachtet, von welchen die an der Wiener Börse gehandelten Titres, und zwar der Staatsbahn nach den verschiedenen Emissionen zwischen 220 und 214, dann der Dux-Bodenbacher mit 78,15 und der Südbahn zwischen 163,60 und 163,40 notiren, daher die letzteren die billigsten dieser Kategorie sind.

Aus Russland.

Das Russische Eisenbahnnetz im Juli 1894.

Ueber die Veränderungen im Bestande des Russischen Eisenbahnnetzes im Laufe des Julimonats d. J. finden wir die folgenden Angaben

Am 1. Juli d. J. hatte das Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von 33550 Werst. Im Laufe des Monats Juli wurden 126 Werst dem Verkehr übergeben und zum 1. August d. J. zählte demnach das Eisenbahnnetz 33676 Werst. Davon waren 30357 Werst in Verwaltung des Ministeriums der Verkehrsanstalten, 1343 Werst — des Kriegsministeriums (die Transkaspi-Eisenbahn) und 1976 Werst — des Grossfürstenthums Finnland. Von der Gesammtausdehnung von 33676 Werst entfallen auf Staatsbahnen 16083 Werst und auf Privatbahnen 14274 Werst. Wie aus den „Monatl. Angaben“ der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten zu ersehen ist, ging im Juli d. J. die 127 Werst lange Nowotorshok-Eisenbahn in den Besitz der Krone über und dem Verkehr wurden übergeben die Eisenbahnen Kiew-Woronesh (118 Werst), von der Station Kschen bis Woronesh und St. Petersburg-Sestrorezk (8 Werst).

Lokomotivkessel-Prüfung.

Das Eisenbahndepartement hat beschlossen, dass die Lokomotivkessel obligatorisch einer hydraulischen Prüfung zu unterziehen sind, sobald die Lokomotive 150000 Werst zurückgelegt hat; der Zeitraum zwischen zwei solchen Prüfungen darf jedoch in keinem Falle 6 Jahre übersteigen.

Der allgemeine Tarifkongress

der Vertreter der Russischen Eisenbahnen hat sich mit einer Reihe von für das Publikum recht wichtigen Fragen zu beschäftigen, so z. B. mit der Frage der Rundreisebillets, mit der Frage über Tarifvergünstigungen an Lernende, Uebersiedler, Mitglieder der verschiedenen Kongresse, Aussteller, Pilger, über Miethung einzelner Kupees, Wagen oder ganzer Züge usw.

Anlangend die letztberührte Frage, so bestimmte der Kongress, dass für ein reservirtes, viersitziges Kupee, sofern dasselbe für einen Reisenden reservirt bleibt, dieser noch 3 Kop. pro Werst zuzuzahlen hat, zwei Passagiere können ein Kupee zu alleiniger Benutzung erhalten, wenn sie zusammen 2 Kop. pro Werst zuzahlen, drei Passagiere zahlen zusammen 1 Kop. pro Werst zu. Die Preise für Plätze im Schlafwagen kann jede Bahn im Einvernehmen mit der internationalen Gesellschaft für Schlafwagen und nach deren Regeln bestimmen. Ausserdem berieth der Kongress die Frage über Verkauf von Passagierbillets für bestimmte nummerirte Plätze im Wagen. Letztere Frage ist der kompetenten Stelle zur Begutachtung übergeben worden.

Im Anschluss hieran kann dann noch mitgetheilt werden, dass mit Einführung des neuen, ermässigten Personentarifes d. h. also mit dem 1. Dezember d. J., ein direkter Personenverkehr zwischen allen durch einen fortlaufenden Schienenstrang mit einander verbundenen Bahnstationen des Russischen Reiches eingeführt werden wird. Die in dieser Sache beim Ministerium der Verkehrsanstalten niedergesetzte Kommission hat ihre Arbeiten beendigt und u. a. auch folgende Beschlüsse gefasst: 1. ein und dieselbe Form für die Fahrkarten aller Bahnen festzusetzen; 2. die Schalter und die Entgegennahme des Gepäcks 15 Minuten vor Abgang des Zuges zu schliessen.

Ebenso ist von dieser Kommission die Frage erörtert worden, wie die Grundlage des neuen Personentarifes, dass der Preis immer nach der kürzesten Strecke zwischen dem Abfahrts- und Bestimmungsort berechnet werden muss, zur Geltung gebracht werden könne, da in Betracht gezogen wurde, dass es auch vorkommen kann, dass Passagiere nicht auf dem kürzesten Wege fahren, sondern einen Umweg machen. Das Tarifkomitee hielt es für möglich, den neuen Tarif auch in diesem Fall anzuwenden. In Anbetracht dessen muss das Finanzministerium entscheiden, auf welchen Umwegen die Beförderung von Passagieren möglich und wünschenswerth ist. Zur Berathung dieser Frage hat die Kommission einige allgemeine Vorschläge gemacht. So wurde es für nothwendig erachtet, Umwege in den Fällen zuzulassen, wenn infolge günstiger Fahrpläne dadurch die Fahrt beschleunigt oder das Umsteigen von Wagen zu Wagen verringert wird, oder wenn dadurch den Passagieren die Möglichkeit geboten wird, grosse Städte oder bedeutende Handels- und Industriecentren zu passiren. Ein flüchtiger Blick auf die Eisenbahnkarte genügt, um zu verstehen, welch eine Bedeutung diese Frage nicht nur für die Passagiere, sondern auch für die Eisenbahnen hat. So kann man z. B. aus St. Petersburg nach Odessa in folgenden Richtungen fahren: 1. über Wilno-Kowno, 2. über Wileika-Bachmatsch, 3. über Bjelostok-Brest, 4. über Moskau-Kiew und 5. über Charkow-Jelissawetgrad. Da es aber Richtungen gibt, in denen kein Passagierverkehr zu erwarten ist, z. B. aus St. Petersburg nach Odessa über Jelissawetgrad, so hiesse es die Zahl der Passagierbillets um das Zwei- oder Dreifache zu vergrössern, ohne jeden Nutzen für die Passagiere, wollte man alle Umwege zulassen.

Die Frage des neuen Personentarifes wird immer schwieriger, je näher der Tag der Einführung herankommt. Jedenfalls ist vorstehend berührte Frage eine solche, die die Durchführung des neuen Tarifschemas keineswegs erleichtert und auch in ökonomischer Beziehung auf die Rentabilität der Bahnen kaum vortheilhaft einwirken wird. Uebrigens ist ja auch von der Staatsregierung mehrfach deutlich zu erkennen gegeben worden, dass der vornehmste Zweck des neuen Personentarifes die Ermöglichung einer verhältnissmässig billigen Ueberwindung der grossen Entfernungen, die das riesige Reich dem Reisenden entgegenstellt, zu ermöglichen. Dieser Zweck, sollte man meinen, wird ja wohl erreicht werden, denn verhältnissmässig wird das Reisen billig werden.

Beschränkung des Handgepäcks.

Auf Verfügung des Ministeriums der Verkehrsanstalten ist vorgeschrieben worden, dass kein Fahrgast solches Handgepäck in den Wagen nehmen dürfe, welches mit Hilfe von Trägern hineingeschafft werden müsse. Kein Fahrgast darf mehr als 1 Pud Handgepäck mit sich führen.

Das ist eine Vorschrift, die voraussichtlich sehr viel Klagen zur Folge haben wird, weil die Verwaltung einen Zwang auf die Reisenden dahingehend ausüben kann, dass jeder Reisende sein Gepäck höchsteigenhändig zum Eisenbahnwagen tragen muss, falls er überhaupt solches mit sich zu führen wünscht. Ferner den zweiten Theil der Verfügung, bezüglich des Maximalgewichts des Handgepäcks, so wird darunter gleichfalls das gesammte reisende Publikum sehr leiden, denn 1 Pud (= 16,38 kg) ist thatsächlich für Gepäck zu sparsam bemessen.

Wird durch den neuen Personentarif eine Verbilligung des Reisens erstrebt, so werden auf der anderen Seite durch solche Verfügungen Verstimmungen herbeigeführt.

---

*) Die angeführten 3 Gesetze betreffen die Exekution auf Löhne, sowie auf die Bezüge von Privat- und Staatsbediensteten.

Eisenbahneinnahmen.

Nach langer Zeit sind uns wieder einmal Auskünfte über die Einnahmen der Bahnen Russlands zugänglich gemacht worden und sind wir daher in der Lage, über die Gesammteinnahmen für das Januartertial nachstehende Angaben zu bringen.

Für die Zeit vom 1. Januar bis zum 1. Mai d. J. betrugen die Einnahmen 96 596 471 R. (gegen 78 181 996 R. im nämlichen Zeitraum des Jahres 1893). Demnach haben sich die Einnahmen unseres Bahnnetzes im ersten Tertial des laufenden Jahres um 23,5 % oder 18 414 475 R. gesteigert, wobei von der Einnahme durchschnittlich pro Werst 3 553 R. entfallen gegen 3 066 R. im Jahre 1893. Zur Vergleichung der Gesammteinnahme des laufenden Jahres mit derjenigen der Vorjahre lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

vom 1. Januar bis 1. Mai	Gesammteinnahme	Wersteinnahme
	Rubel	
1894	96 596 471	3 553
1893	78 181 996	3 066
1892	85 535 673	3 053
1891	81 967 675	3 009
1890	78 690 301	2 963
1889	80 459 564	3 077

Von der Gesammteinnahme der Russischen Eisenbahnen in den ersten 4 Monaten dieses Jahres entfallen auf die Staatsbahnen 48 676 538 (46 463 914) R. und auf die Privatbahnen 47 919 933 (37 718 082) R. An der Steigerung der Gesammteinnahme sind hauptsächlich betheiligt die Baskuntschaker, Dwinsk-Witebsker, Nikolajewer, Losowo-Ssewastopoler, Obojaner, Riga-Dwinsker, Fastowoer und Libau-Romnyer Bahn, während die grösste Verringerung der Einnahmen die Kiew-Woronesher, Transkaukasische und Sysran-Wjasmaer Bahn aufweisen. Der Passagier- und Güterverkehr gestaltete sich in den ersten 4 Monaten der letzten 6 Jahre in folgender Weise:

	Passagiere	Frachtgut Taus. Pud
1894	11 918 860	1 107 252
1893	11 074 387	920 122
1892	12 051 753	1 146 026
1891	10 857 299	1 043 532
1890	11 315 099	987 360
1889	10 551 081	1 033 770

Aus Spanien.

Konzessionen.

Durch Gesetze vom 26. Juli d. J. ist die Regierung ermächtigt worden:

1. ohne Staatsbeihilfe die Konzession für ein dem Personen- und Güterverkehr dienendes schmalspuriges elektrisches Strassenbahnnetz von Barcelona nach den umliegenden Ortschaften an Jose Carbonell y Busca zu ertheilen, und zwar für die Strecken von Barcelona nach der östlichen Zone von Gracia, von Gracia nach Sarria, von Barcelona nach dem Mittelpunkt von Gracia, von Barcelona nach San Gervasio, von Sans nach San Martin, von San Martin nach Sarria, von Barcelona nach der westlichen Zone von Gracia, von Barcelona nach San Andres und von San Martin nach Barcelona;

2. ohne Staatsbeihilfe die Konzession für eine mit Meterspur zu bauende wirthschaftliche Bahn von Aranda de Duero nach Burgos mit Abzweigung nach Madrid an Luis Zapata y Perez de Laborda und Manuel Lavaggi y Brackmann zu ertheilen;

3. ohne Staatsbeihilfe die Konzession für eine schmal- oder vollspurige Bahn von San Julian de Musques (Memereaviertel) durch das Sopuertathal nach Castro Urdiales mit Abzweigungen von Arcentales nach Station Traslavina der Eisenbahn Zalla-Solares und von der Station Castro Urdiales nach dem von demselben Unternehmer anzulegenden Hafenkai an Jose Martinez de Pinillos in Madrid zu ertheilen;

4. ohne Staatsbeihilfe die Konzession für eine mit Meterspur anzulegende Bahn von Carlet nach Villamena de Castellon an Juan Isla Domenech zu ertheilen; endlich

5. die Konzession für eine schmalspurige Bahn von Madrid über Aranda de Duero, Lerma, Burgos, Poza und Villarcayo nach Santander nebst den Zweigbahnen Alcobendas-Colmenar Viejo, Venturas-Torrelaguna y Miraflores, Olmo-Riaza-Sepulveda und Aranda de Duero-Roa an Trinidad Gutierrez de la Cuesta und Ramon Pellico y Molinillo zu ertheilen.

Verschmelzung von Schmalspurbahnen.

Nachdem die Eisenbahnen Santander-Solares, Solares-Zalla (im Bau) und Zorroza-Zola-Valmaseda über die Verschmelzung dieser Linien übereingekommen sind, haben sie auch Verhandlungen wegen Verschmelzung der übrigen in der Richtung Santander-Bilbao San Sebastian gelegenen Linien angeknüpft, um eine einheitliche Bahn herzustellen.

Eisenbahn Calatayud-Teruel-Sagunto.

Die Konzession für diese Eisenbahn, die in der Spanischen und Französischen Presse so viel Staub aufgewirbelt hat, hat durch Gesetz vom 7. Juli d. J. eine endgültige Lösung erhalten; dieses Gesetz bestimmt folgendes:

Art. 1. Die Regierung wird ermächtigt, auf dem Wege des öffentlichen Wettbewerbs und auf Grund des Gesetzes vom 30. Mai 1888 die Konzession für die Eisenbahn von Calatayud über Teruel und Segorbia nach Sagunto oder nach dem Hafen Grao de Valencia zu vergeben.

Art. 2. Der Staat betheiligt sich am Bau der genannten Linie durch eine Beihilfe von 25 Millionen Pesetas; diese Beihilfe ist fest und wird gemäss den geltenden Bestimmungen gezahlt ohne Rücksicht auf die Aenderungen, die etwa mit Genehmigung der Regierung an der endgültigen Richtungslinie vorgenommen werden.

Art. 3. Die Linie muss in einer Frist von 5 Jahren nach Ertheilung der Konzession vollendet sein. Der Konzessionsinhaber hat am Ende des ersten Jahres eine Ausgabe von wenigstens 15 % des genehmigten Gesammtanschlags, am Ende des zweiten Jahres eine Ausgabe von wenigstens 30 %, am Ende des dritten Jahres eine Ausgabe von wenigstens 50 %, am Ende des vierten Jahres eine Ausgabe von wenigstens 75 % und am Ende des fünften Jahres den Gesammtbetrag des Anschlags nachzuweisen. Diese Ausgaben werden nach Verhältniss der Bedeutung der Arbeiten auf die beiden Hauptlinien Teruel-Calatayud und Teruel-Sagunto oder Le Grao de Valencia vertheilt. Die Nichtbeachtung von einer dieser Verpflichtusgen ziehen die sofortige Verfallerklärung der Konzession und die Einziehung der ausgeführten Arbeiten seitens des Staates ohne jede Entschädigung des Konzessionsinhabers nach sich. Falls sich in diesem Falle kein Bewerber um die Konzession finden sollte oder falls die Bewerber zurückgewiesen werden müssen, schreitet die Regierung zur Ertheilung einer neuen Konzession nach den Bedingungen dieses Gesetzes.

Art. 4. Die Verdingung erfolgt im Ministerium de Fomento vor einem Ausschuss, der sich zusammensetzt aus dem Direktor der öffentlichen Arbeiten als Vorsitzenden, aus je einem Vizepräsidenten der beiden gesetzgebenden Körperschaften, aus dem Generaldirektor für Rechtsstreitigkeiten, aus dem Generalkontroleur der Domänen, aus je einem Senator der Provinzen Saragossa, Teruel, Castellon und Valencia, aus den Abgeordneten der Bezirke, die von der Bahn durchzogen werden, und aus einem Oberbeamten als Schriftführer. Dieser Ausschuss prüft die Vorschläge und bezeichnet innerhalb 14 Tagen seine Wahl dem Minister de Fomento. Auf Antrag dieses Ministers entscheidet der Ministerrath, welche Bewerbung für die Interessen der betheiligten Provinzen und für die allgemeinen Interessen des Landes die vortheilhafteste ist, doch behält er sich das Recht vor, alle Bewerbungen abzulehnen. —

Angeblich beabsichtigt die Nordspanische Eisenbahngesellschaft diese Konzession zu erwerben, um im Besitze dieser Linie die Neubaulinie Valladolid-Ariza der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante lahm zu legen. In dem Kampf, der zwischen diesen beiden grossen Gesellschaften entbrannt ist, beabsichtigt andererseits die letztere, die Saragossa-Mittelmeerbahn (Puebla de Hijar-Val de Zafan) zu erwerben, um der Nordbahn keinen neuen Zugang zu ihrem Netze offen zu lassen.

Elektrischer Strassenbahnbetrieb in Madrid.

Die in Belgien ansässige Compagnie des tramways de Madrid et d'Espagne hat mit der neuerdings in Belgien mit einem Grundkapital von 1 Million Francs gegründeten Compagnie de traction electrique einen Betriebsvertrag geschlossen, wobei die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin die Bürgschaft für letztgenannte Gesellschaft übernommen hat. Nach diesem Vertrage übernimmt die genannte Belgische Elektrizitätsgesellschaft auf ihre Kosten die Umänderung der Bahnanlage und der Betriebsmittel, ferner den Betrieb, die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel mit Ausnahme der Kosten für die Verwaltung und Direktion und erhält als Entschädigung bei einem Verkehr bis zu 900 000 Wagenkm 0,40 Pes. für das Wagenkilometer, bei einem Verkehr von 900 001 bis 1 250 000 Wagenkm 0,386 Pes., bei einem Verkehr von 1 250 001 bis 1 500 000 Wagenkm 0,376 Pes., bei einem Verkehr von 1 500 001 bis 1 750 000 Wagenkm 0,366 Pes.

und bei einem Verkehr von mehr als 1750000 Wagenkm 0,356 Pes. für das Wagenkilometer.

Von dem nach Bestreitung dieser Betriebsentschädigung verbleibenden Reinertrag erhält die Eigenthumsgesellschaft vorweg 350000 Frcs. in Gold (durchschnittlicher Ertrag der drei letzten Jahre), ferner 35000 Frcs. zur Deckung der Verwaltungs- und Direktionskosten. Von dem ferneren Ueberschuss erhält die Eigenthümerin bei einem Verkehr bis zu 110000 Wagenkm 50%, bei einem Verkehr von 110001 bis 160000 Wagenkm 55%, bei einem Verkehr von 160001 bis 210000 Wagenkm 60%, bei einem Verkehr von 210001 bis 260000 Wagenkm 65% und bei einem Verkehr von mehr als 260000 Wagenkm 70%. Ausserdem überlässt aber die Betriebführerin der Eigenthumsgesellschaft noch 10% des von ersterer erzielten Gewinnes. Die Hauptversammlung der Madrider Strassenbahngesellschaft hofft aus diesem Vertrage erhebliche Vortheile zu erzielen und hat ihn mit Freuden angenommen.

Verschiedenes.

Die Weltpostfreimarke

wird in der „Deutschen Verkehrszeitung" wie folgt erörtert: Die Idee der Herstellung einer Weltpostfreimarke, welche, von den Währungsverhältnissen der einzelnen Länder losgelöst und in allen Kulturländern verwendbar, die durch den Weltpostvertrag gewährleistete Freizügigkeit der Korrespondenz auch äusserlich veranschaulichen würde, hat gewiss etwas Bestechendes. Es kann daher auch nicht Wunder nehmen, wenn der durchaus nicht neue Gedanke immer wieder auftaucht und in den Kreisen des Publikums warme Fürsprache findet. Leider stehen der Verwirklichung desselben aber ausserordentliche Schwierigkeiten und Bedenken finanzieller und technischer Art entgegen, für welche eine befriedigende Lösung bisher noch so wenig erbracht worden ist, dass der Plan wohl noch auf lange in das Reich der Zukunftsidee zu verweisen ist. Von diesem Gesichtspunkte ist die Frage kürzlich auch in einem hervorragenden Französischen Blatte beurtheilt worden. Das „Journal des Débats" schreibt hierüber folgendermaassen: „Diese Frage ist bereits vielfach behandelt worden, namentlich auch bei Gelegenheit des letzten internationalen Postkongresses zu Wien, auf welchem ein dasselbe Ziel verfolgender Vorschlag abgelehnt wurde. Eine unüberwindliche Schwierigkeit liegt in der Verschiedenheit der Münzsysteme der verschiedenen Länder und auch in den Wechselkursen. Mit Rücksicht hierauf haben seinerzeit die für sämmtliche Französischen Kolonialgebiete ausgegebenen gemeinsamen Postwerthzeichen durch so viel Sonderausgaben ersetzt werden müssen, als Kolonialgebiete sind, da sich die Spekulation sofort den Unterschied, welcher zwischen den in den verschiedenen Kolonien zur Erhebung kommenden Werthbeträgen bestand und bis zu 25% betrug, in der Weise zu Nutze machte, dass sie grössere Summen in Freimarken aus einer Kolonie nach der andern versandte. Auch ist es unmöglich, die Marken allgemein zur Frankirung zuzulassen; Beispiel: ein Engländer sendet einem Franzosen 100 Frcs. in internationalen von dem Büreau des Weltpostvereins zu Bern bezogenen Freimarken; wenn diese Marken zur Frankirung der Briefsendung in Frankreich benutzt würden, würde unser Land 100 Frcs. Porto verlieren, oder wie sollte die Vertheilung des Erlöses von 100 Frcs. für die in Bern gekauften Marken stattfinden? Die Französische Postverwaltung hat es stets abgelehnt, an Zahlungsstatt empfangene Postwerthzeichen — selbst gegen Rabatt — baar einzulösen; sie hat den Inhabern von Tabakverkaufsstellen (dieselben sind in Frankreich mit dem Markenverkauf betraut) streng verboten, dem Publikum in dieser Hinsicht willfährig zu sein — wie sollte man also annehmen, dass sie — und mit ihr die fremden Verwaltungen — die Grundsätze plötzlich ändern würde! Endlich würden, wenn solche Marken in dem ganzen ungeheuren Gebiete des Weltpostvereins zur freien Verwerthung zugelassen würden, unzweifelhaft massenhaft Fälschungen dieses Kleinpapiergeldes vorkommen, und wir wüssten nicht, wie die einzelnen Vereinsverwaltungen ihren Verlustantheil hierbei feststellen sollten. Es liegt also ein in der That schwer zu lösendes Problem vor; vor Schaffung der Weltpostmarke müsste man eine Weltmünze haben, und dass hierzu baldige Aussicht wäre, will uns nicht einleuchten."

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Breslau. In dem vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrag VI zum Staatsbahn-Gütertarife Köln (rechtsrh.)-Breslau ist auf Seite 14 die Entfernung Glogischdorf-Schüttorf von 708 in 698 km zu berichtigen.

Breslau, den 10. Oktober 1894. (2531)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Vom 1. November d. J. ab wird der zwischen den Stationen Malsfeld und Oberbeisheim der Strecke Leinefelde-Treysa gelegene Haltepunkt Niederbeisheim für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (2532)

Frankfurt a/M., den 24. Oktober 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahnen Am 1. November d. J. wird der Haltepunkt Buttersheide der Vareler Nebenbahnen für den beschränkten Personenverkehr eröffnet.

Oldenburg, den 10. Oktober 1894. (2533B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Güterverkehre von Basel Badischer Bahnhof nach Schweizerischen Stationen wird die Provision für aufgegebene Nachnahmen nach den Bestimmungen des Reglements und Tarifs für den Bezug von Nebengebühren auf den Schweizerischen Bahnen erhoben.

Karlsruhe, den 9. Oktober 1894. (2534)
Generaldirektion.

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 1. Dezember d. J. ab werden die Tarifentfernungen der Stationen Lindauniss, Neu-Wittenbek und Rieseby der Kiel-Flensburger Eisenbahn um je 3 km und die Tarifentfernungen sämmtlicher übrigen Verbandsstationen dieser Bahn um je 2 km erhöht.

Bezüglich der hierdurch eintretenden Frachterhöhungen ist vom 1. Dezember d. J. ab das Nähere bei den Güter-Abfertigungsstellen der betreffenden Verbandsstationen zu erfahren. Inzwischen wird das Tarifbüreau der unterzeichneten Direktion auf etwaige Anfragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 8. Oktober 1894. (2535)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält u. a. direkte Kilometer-Entfernungen für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Verkehrsstellen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 6. Oktober 1894. (2536)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Für die Beförderung von:

a) Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand (auch Schlackensand), Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten), Mergel, Lehm, Thon und Walkerde (letztere beide Artikel nur lose oder in Säcke verpackt), Porzellanerde (Chinaklay, Kaolin), Pfeifenerde, Schlick, Schlamm aus Flüssen und Kanälen;

b) Kartoffeln, auch Abfallwasser bei der Kartoffelstärke-Fabrikation (Pülpe);

c) Rüben des Spezialtarifes III, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete Schnitzabfälle und Köpfe davon

treten im Verkehre mit den Stationen Eger, Elsterwerda (B. D. B.), Franzensbad, Gera (Reuss), Gera-Pforten, Görlitz in Schlesien, Grossenhain (B. D. B), Grossenhain (C. G. B.), Grosszschocher, Hof, Kamenz in Sachsen, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdner Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen am 15. d Mts. Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Auf den Verkehr mit den Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn finden diese Ausnahmesätze hinsichtlich der vorstehend unter b) und c) genannten Artikel (Kartoffeln, Rüben etc.) keine Anwendung.

Die betheiligten Abfertigungsstellen ertheilen über die Höhe dieser Ausnahmesätze, sowie über die Art und Weise der Frachtberechnung nähere Auskunft.

Dresden, den 10. Oktober 1894. (2537)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Die neuen Frachtsätze des vom 1. September 1894 n. St. gültigen Ausnahmetarifs 1 für Getreide usw., Oelsaaten von Stationen der

Südwestbahnen, Fastowbahn, Charkow-Nicolajewbahn Borowskaja bis Nicolajew, Jekaterinenbahn Wissun bis Nischne Dnieprowsk Kaidakskaja Tritusnaja, Kiew-Woroneschbahn Browary bis Bobrowitzi von Porietsche und Grodno der St. Petersburg-Warschauer Bahn und von Stolbzy bis Schabinka der Moskau-Brester Bahn, der Poljesskischen Bahn mit Ausnahme von Briansk bis Nowobielitzkaja über Grajewo nach Königsberg, Pillau, bezw. Memel treten, soweit Ermässigungen vorliegen, von sogleich, im übrigen, wie die Titelseite des Tarifs vorschreibt, vom 1./13. Oktober d. J. in Kraft. Der Frachtsatz Kossowo bis Pillau für Oelsaaten ist auf 93,21 R. reine Fracht zu berichtigen.

Direktion. (2538H&V)

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1894 gelangt für die Beförderung von Kartoffeln (Erdäpfeln), verpackt oder unverpackt, zwischen den Stationen Chotěbor der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn einerseits und Stuttgart der K. Württembergischen Staatseisenbahnen anderseits bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg ein direkter Frachtsatz von 1,73 ℳ mit einer Kursdifferenz von 0,01 ℳ für 100 kg zur Einführung. Die Kursdifferenz ist vom Einführungstage an bis auf weiteres im doppelten Betrage vom Frachtsatze abzuziehen.

München, im Oktober 1894. (2539)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 10. Oktober d. J. kommt der II. Nachtrag zum Heft 3 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen des Tarifs und Frachtsätze für Eisenberg i. d. Pfalz und Hettenleidelheim. Exemplare des Nachtrags werden von den betheiligten Stationen kostenfrei abgegeben.

Strassburg, den 1. Oktober 1894. (2540)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für eiserne Maschinen und Maschinentheile des Deutschen Spezialtarifs I, welche, von Schweizerischen Stationen herkommend und nach Russland oder Finland bestimmt, zufolge Frachtbriefvorschrift in Schaffhausen oder Singen umkartirt und von da nach Eydtkuhnen transit abgefertigt werden, wird auf die tarifmässigen Frachtsätze eine Rückvergütung von 9 ₰ für 100 kg gegen Vorlage von Duplikatfrachtbriefen von der diesseitigen Verwaltung gewährt.

Karlsruhe, den 8. Oktober 1894. (2541)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 7a für Petroleum und Naphta von Mannheim nach Dettingen wird mit sofortiger Wirkung von 0,41 auf 0,40 ℳ geändert.

Karlsruhe, den 7. Oktober 1894. (2542)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung neuer hölzerner Schachteln — ausgenommen Satzschachteln — zur überseeischen Ausfuhr bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg oder Frachtzahlung hierfür im Verkehr von Habelschwerdt und Ebersdorf nach Deutschen Nord- und Ostsee-Hafenplätzen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe unser Verkehrsbüreau, sowie die Güter-Abfertigungsstellen in Habelschwerdt und Ebersdorf nähere Auskunft ertheilen. Die bei den bereits bestehenden Ausnahmesätzen für Zündholzschachteln (Satzschachteln) eingeführte Beschränkung hinsichtlich der Abmessung der Schachteln kommt fortan in Wegfall.

Breslau, den 9. Oktober 1894. (2543)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wir beabsichtigen die Vergebung von 15 Stück dreiachsigen Tendern mit 14 t Wasserinhalt.

Die maassgebenden Bedingungen mit Zeichnung können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 1,50 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Tenderlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 29. Oktober l. J. portofrei bei uns eingereicht werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 5. Oktober 1894. (2544)
Generaldirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Für die Eisenbahn-Schiffbrücke zu Maximiliansau sollen nachstehende eisernen Brückenschiffe pro 1895 zur Lieferung vergeben werden:

1. Ein Bockschiff von 22,50 m Länge, 4,60 m Breite, 1,50 m Höhe mit einer Rudergabel.
2. Ein Ankerjochschiff von 21,60 m Länge, 3,70 m Breite und 1,50 m Höhe mit Kettenrolle und Ruder, sowie einer Vorrichtung zum Befestigen der Durchlassmaschine.
3. Ein gewöhnliches Jochschiff von 20,04 m Länge, 3,70 m Breite und 1,50 m Höhe mit Ruder.
4. Ein gewöhnliches Jochschiff von 20,04 m Länge, 3,70 m Breite und 1,50 m Höhe ohne Ruder.

Bedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1,50 ℳ zugeschickt.

Die Angebote, welche per Schiff zu stellen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift
„Angebote auf eiserne Brückenschiffe"
bis zum 30. Oktober d. J. hierher eingereicht werden. (2545)

Ludwigshafen a/Rh., den 4. Okt. 1894.
Die Direktion.
v. Lavale.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Materialbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1895 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Lieferung vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben zum Preise von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 3. November 1894, Mittags 12 Uhr, verschlossen

(Verdingungen Schluss Seite II.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

und mit der Aufschrift „Angebote für Lieferung von Materialien pro 1895“ frei hierher einzureichen.

Die Bieter bleiben bis einschliesslich 31. Dezember an ihre Angebote gebunden. (2546)

Ludwigshafen a/Rh., den 10. Okt. 1894.
Die Direktion.
v. Lavale.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.), **Schutzstreifen, Bepflanzung** von **Böschungen** etc. sehr schön u. bill., Preisverzeichn. kostenfr., empf. **J. Hein's Söhne, Halstenbek** (Holstein).

Verlag von Julius Springer in Berlin N.

Soeben erschienen:

Vorschläge
für die
Einrichtung der Betriebsverwaltung
einer Kleinbahn.

Von
H. Jacobi.
Regierungs- und Baurath in Cassel,
Mitglied des Betriebsamtes Hannover-Cassel

Preis M. 1,—.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Kautionen
und
Kautionsdarlehne

auf schon gestellte Kautionen.
Berlin, Kommandantenstr. 82 I.
Ballien.

Von allen holzkonservierenden Anstrichen bewährt sich stets als weitaus wirksamster das

Avenarius Carbolineum

D. R.-Pat. No. 46021.
Einzig echte, seit 2 Jahrzehnten erprobte Originalmarke.
Näheres durch R. Avenarius & Co., Stuttgart, Hamburg u. Berlin C.

Vorräthige fahrbare

Dampfkrahne

bei **Gebrüder Weismüller,**
Bockenheim-Frankfurt a/M.

Deutsche Flaschenzüge

sind in **jeder Beziehung** die **ersten** der **Welt.**

Gebr. Bolzani, Berlin N 4.

Eigene u. grosse Fabrikation v. Flaschenzügen

und anderen, von Hand betriebenen Hebewerkzeugen (**Winden** u. dergl.)

Achtzehn eigene Patente. **Export nach allen Weltteilen.**

Wichtige Neuheiten auf dem Hebezeug-Gebiet.

Zusammenschiebbares Bostwick Stahlgitter.

Zusammenschiebbares Stahlgitter

Zusammenschiebbar bis auf 1/10 seiner ausgezogenen Fläche in vertikaler oder horizontaler Richtung, überraschend leicht zu handhaben. Ersatz für schwere **Thorwege,** für **Eingänge** und **Einfahrten** bei **Park-, Garten-, Hof-** und **Fabrik-Einfriedigungen.** Ferner als diebessichere **Fenster-, Thür-** und **Korridorverschlüsse** isolirt liegender Villen, für **Banken, Kaufhäuser** etc.

Prospecte gratis.

Alleinige Fabrikanten:
Berliner Bauanstalt für Eisenkonstructionen, Fabrik für Trägerwellblech u. Rolljalousien

E. de la Sauce & Kloss

Berlin N., Usedom-Strasse 8.
Tel.-Adr.: Saucekloss. Teleph-Amt III. Nr. 674 u. 1203.

Büsscher & Hoffmann

Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: **Breslau,** Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. — Asphalt-Platten. — Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Unsere **Asphaltfilzplatten,** bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 81. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. Oktober 1894.

Inhalt:

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1892/93.
Aus dem Deutschen Reich: Gewohnheiten und Gebräuche im Berliner Speditionsgeschäfte. In Aussicht stehende Vorlagen an den Preuss. Landtag. Der Weltpostverein. Verspätungen im August d. J. Betriebseröffnungen. Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Ostpreussische Südbahn. Wismar-Karower Eisenbahn. Lichtenberg-Friedrichsberg-Wriezen. Gesellschaft zum Bau von Untergrundbahnen in Berlin. Winterfahrplan 1894/95. Grosse Berliner Pferdebahn. Eisenbahn-Rentenbank in Frankfurt a/M.
Aus Frankreich: Betrieb d. Kl. Pariser Gürtelbahn. Militärischer Eisenbahnbetrieb. Schutz der Singvögel. Geldbeschaffung für die Neubauten der Südbahn. Anwendungsbedingungen d. allgemeinen Frachtguttarife. Französische Strassenbahnen im Jahre 1893.
Königl. Portugies. Eisenbahng.
Aus Südamerika: Argentinien. Chile. Uruguay.
Bücherschau: Prof. Eduard Rosenthal, Internationales Eisenb.-Frachtrecht. Dr. Rud. Schuster und Dr. Aug. Weeber, Die Rechtsurkunden der Oesterr. Eisenbahnen. Stühlen's Ingenieurkalender 1895.
Personalnachrichten: Preussische Staatseisenbahnen. Warschau-Wiener Eisenbahn.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Berichtigungen. 2. Aenderung von Stationsnamen. 3. Güterverkehr. 4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1892/93.

Der veröffentlichte XIII. Band der durch das Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands, welcher in Bezug auf seinen reichhaltigen, werthvollen und lehrreichen Inhalt in Nr. 74 S. 704 d. Ztg. bereits anderweitig einer allgemeinen Besprechung unterzogen ist, gibt uns, wie alljährlich, Veranlassung, die wichtigsten Angaben nebst den entsprechenden Erläuterungen zur Kenntniss unserer Leser zu bringen.

Die Bedeutung dieser Statistik nimmt zweifellos von Jahr zu Jahr zu, je mehr der Bau neuer Eisenbahnen fortschreitet und je mehr die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse den Schwerpunkt des Eisenbahnwesens bilden.

Das Bedürfniss nach einem schnellen Ueberblicke über die thatsächlich erzielten Fortschritte der Eisenbahnen hinsichtlich ihres Umfanges, Leistungsvermögens usw. sind die erklärlichen Ursachen, dass dem alljährlichen Erscheinen der Statistik des Reichseisenbahnamts nicht allein in der Fachwelt, sondern auch in zahlreichen, an dem Verkehrsleben betheiligten Kreisen mit Interesse entgegengesehen wird. Mit Befriedigung erkennt man aus jedem neuen Jahrgange dieser Zusammenstellungen, dass die Eisenbahnen ebensowohl durch ihre direkte Vermittelung des Verkehrs, wie durch ihre Inanspruchnahme von Industrie, Gewerbe usw. einen an Bedeutung stets wachsenden und in seiner zukünftigen Entwickelung kaum übersehbaren Einfluss auf die Kulturbestrebungen der Gegenwart gewinnen.

Der vorliegende Jahrgang der Statistik bringt die Ergebnisse des Betriebsjahres 1892/93 im allgemeinen in gleichem Umfange und gleicher Anordnung, wie dies in früheren Bänden dieses Werkes bezüglich der Ergebnisse der Vorjahre geschehen ist. Nur die Tabelle 14 erscheint in erheblich erweitertem Umfange, weil in ihr ausnahmsweise wieder einmal sämmtliche vorhandenen Lokomotiven zur Darstellung gebracht werden.

Die Statistik umfasst an vollspurigen Hauptbahnen und vollspurigen Bahnen untergeordneter Bedeutung 12 Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen, unter welchen die 11 Preussischen Eisenbahndirektionen als eine Verwaltung gerechnet sind; ferner 6 Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 57 Privatbahnen unter eigener Verwaltung, zusammen 75 Bahnverwaltungen.

In besonderen Nachweisungen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden schmalspurigen Eisenbahnen behandelt, welche in den nachfolgenden Erläuterungen zunächst unberücksichtigt geblieben sind.

Die Eigenthumslänge der Deutschen Eisenbahnen betrug am Ende des Berichtsjahres 42 964 km gegen 42 325 km im Vorjahre; dieselbe hat sich mithin um 639 km oder um 1,49 % der damaligen Länge vergrössert. Von dieser Gesammtlänge entfallen 31 522 (31 535)*) km auf die Hauptbahnen und

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

11 442 (10 790) km auf die Bahnen untergeordneter Bedeutung bezw. 38 944 (38 361) km oder 90,6 % (wie im Vorjahr) auf Staatsbahnen und 4020 (3964) km oder 9,4 % (wie im Vorjahr) auf Privatbahnen.

Von der Eigenthumslänge wurden 28 783 (28 953) km oder 67,0 % eingeleisig, 14 098 (13 290) km oder 32,8 % zweigeleisig, 42 (41) km oder 0,1 % dreigeleisig und 41 (41) km oder 0,1 % viergeleisig betrieben. Die drei- und viergeleisigen Strecken sind gegen das Vorjahr fast unverändert geblieben; die letzteren setzen sich aus der 11,26 km langen Berliner Stadtbahn, aus der 9,16 km langen Theilstrecke der Berliner Ringbahn von Wedding bis Friedrichsberg, aus der 4,48 km langen Strecke Oberhausen-Frintrop der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinischen) und der 16,32 km langen Strecke Berlin Potsdamer Bahnhof - Zehlendorf der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg zusammen.

Von der Eigenthumslänge ist die Betriebslänge zu unterscheiden, bei welcher die verpachteten Strecken abgerechnet, die gepachteten und die im Mitbetriebe befindlichen Strecken aber — und zwar letztere bei jeder der betreffenden Verwaltungen — zugerechnet werden. Dieselbe betrug bei den in Rede stehenden Bahnen am Schlusse des Betriebsjahres 43 190 (42 553) km, von welchen 107 (114) km ausschliesslich für den Personenverkehr und 724 (720) km ausschliesslich für den Güterverkehr benutzt wurden, während 42 359 (41 719) km gleichzeitig dem Personen- und Güterverkehr dienten.

Unter den betheiligten 26 Deutschen Bundesstaaten ist die Eigenthumslänge der Bahnen während des Betriebsjahres bei 16 — Hessen, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Braunschweig, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Anhalt, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Waldeck, Reuss ältere Linie, Schaumburg-Lippe, Lippe, Lübeck und Hamburg — ganz bezw. fast ganz unverändert geblieben; bei den übrigen Staaten hat eine Vergrösserung des Bahnnetzes stattgefunden. Die grösste Zunahme von 25 405 auf 25 766 km, also 361 km entfällt auf Preussen.

Die Ausstattung der Deutschen Staatsgebiete mit Eisenbahnen stieg im Gesammtdurchschnitt von 7,82 auf 7,94 km auf je 100 qkm Grundfläche und von 8,49 auf 8,53 km auf je 10 000 Einwohner. Die Ausstattung der einzelnen Staaten mit Eisenbahnen ergibt sich aus der folgenden Uebersicht:

Lfde. Nr.	Staat	Kilometer Eisenbahn			
		auf je 100 qkm Grundfläche		auf je 10 000 Einwohner	
		1891/92	1892/93	1891/92	1892/93
1	Reichsland Elsass-Lothringen	9,71	9,77	8,77	8,80
2	Preussen	7,31	7,42	8,44	8,47
3	Bayern	7,39	7,56	9,98	10,14
4	Sachsen	14,92	15,02	6,32	6,25
5	Württemberg	7,70	7,83	7,36	7,46
6	Baden	9,84	10,01	8,92	9,01
7	Hessen	12,04	12,04	9,26	9,19
8	Mecklenburg-Schwerin	7,62	7,61	17,29	17,23
9	Sachsen-Weimar	8,76	8,83	9,61	9,61
10	Mecklenburg-Strelitz	7,00	7,00	20,89	20,89
11	Oldenburg	6,39	6,39	11,51	11,44
12	Braunschweig	11,99	11,99	10,79	10,62
13	Sachsen-Meiningen	8,04	8,05	8,81	8,73
14	Sachsen-Altenburg	13,02	13,02	10,01	9,88
15	Sachsen-Coburg-Gotha	10,66	13,18	10,04	12,31
16	Anhalt	11,69	11,68	9,75	9,59
17	Schwarzburg-Rudolstadt	3,22	3,22	3,51	3,48
18	Schwarzburg-Sondershausen	9,12	9,12	10,36	10,28
19	Waldeck	1,52	1,52	2,98	2,97
20	Reuss ältere Linie	11,17	11,17	5,56	5,44
21	Reuss jüngere Linie	6,90	9,54	4,70	6,39
22	Schaumburg-Lippe	7,16	7,15	6,19	6,13
23	Lippe	2,41	2,41	2,26	2,24
24	Lübeck	15,75	15,75	6,07	5,94
25	Bremen	18,32	18,86	2,58	2,61
26	Hamburg	9,71	9,71	0,63	0,62

Hiernach bewegen sich im einzelnen die betreffenden Zahlen hinsichtlich der Grundfläche zwischen 18,86 km bei Bremen und 1,52 km bei Waldeck und hinsichtlich der Einwohnerzahl zwischen 20,89 km bei Mecklenburg-Strelitz und 0,62 km bei Hamburg.

Der Unterbau der Bahnen hat von der Eigenthumslänge 37 995 km oder 88,4 % für die freie Strecke und 4969 km oder 11,6 % für die Stationen in Anspruch genommen. Auf der freien Strecke war der Bahnkörper für 18 840 km eingeleisig, für 19 027 km zweigeleisig und für 108 km drei- und mehrgeleisig ausgeführt. Die in der mittleren Höhe der Unterfläche der Bettung gemessene Breite des Unterbauplanums beträgt bei dem eingeleisigen Bahnkörper 2,98 bis 6,20 m und bei dem zweigeleisigen Bahnkörper 7,30 bis 10,55 m. Von der gesammten Bahnlänge liegen 27 703 km im Auftrag und 13 455 km im Abtrage.

An Bahnkreuzungen in Höhe der Schienen sind 191 (195), an Bahnüberführungen über der Bahn 249 (245), an Bahnunterführungen unter der Bahn 335 (330) und an Geleisanschlüssen auf freier Strecke 1 016 (983) Stück ausgeführt. Wegeübergänge in Höhe der Schienen werden 67 939 (66 556), Wegeüberführungen 3 038 (2 998) und Wegeunterführungen 9 877 (9 781) gezählt. Von den Bauten der letzteren beiden Gattungen sind die meisten massiv oder mit eisernem Ueberbau, und nur 660 Wegeüberführungen und 15 Wegeunterführungen mit hölzernem Ueberbau hergestellt. Die Gesammtzahl der massiven, mit eisernem und mit hölzernem Ueberbau versehenen Brücken betrug:

a) bei einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen von 2 bis einschl. 10 m	10 129 (9 984) Stück,
b) bei einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen von 10 bis einschl. 30 m	2 293 (2 254) „
c) bei einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen über 30 m	398 (392) „
zusammen	12 820 (12 630) Stück.

Die Gesammtlänge der Viadukte ist von 50 498 m auf 51 712 m gestiegen, welche sich auf 359 (358) Bauwerke vertheilen. Von der Gesammtlänge von 495 (489) Tunneln sind 32 066 (29 628) m eingeleisig und 147 579 (148 188) m zweigeleisig ausgeführt.

Die Länge sämmtlicher Geleise einschliesslich der Weichenverbindungen der Bahnen mit voller Spurweite hat sich innerhalb des Berichtsjahres von 74 130 auf 76 163 km — also um 2 033 km oder 2,74 % des Bestandes am Ende des Betriebsjahres 1891/92 — vermehrt; von dieser Länge entfielen 57 259 (55 813) km oder 75,2 % auf die durchgehenden Geleise.

Von der Gesammtlänge der Geleise bestanden noch 689 km aus Stuhlschienen, an welchen allein die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg mit 520 km betheiligt ist. Mit Schienen dreitheiligen Systems waren am Schlusse des Berichtsjahres 5,00 km ausgerüstet. Von den breitbasigen Schienen lagen im ganzen a) auf Querschwellen, Steinwürfeln oder sonstigen Einzelunterlagen 69 685 (67 536) km; b) auf Langschwellen (System Hilf usw.) 5 673 (5 774) km und c) direkt auf der Unterbettung (System Hartwich usw.) 96 (111) km.

Das Gesammtgewicht der verlegten Schienen betrug rund 5,16 Millionen Tonnen und dasjenige des zugehörigen Kleineisenzeugs rund 0,68 Millionen Tonnen.

Auf 1 km Geleis sind hierbei folgende Durchschnittsgewichte ermittelt:

			zusammen
1.	a) Stuhlschienen	66,58 (66,76) t	
	b) Kleineisenzeug	24,83 (24,65) „	91,41 (91,41) t
2.	a) breitbasige Schienen auf Querschwellen usw.	68,83 (68,95) „	
	b) Kleineisenzeug	8,61 (8,25) „	77,44 (77,20) „
3.	a) breitbasige Schienen auf Langschwellen	53,73 (53,83) „	
	b) Kleineisenzeug	11,97 (11,90) „	65,70 (65,73) „
4.	a) breitbasige Schienen unmittelbar auf der Unterbettung	90,16 (89,21) „	
	b) Kleineisenzeug	16,31 (16,06) „	106,47 (105,27) „
5.	a) Oberschienen nach dreitheiligem System	41,39 (41,05) „	
	b) Kleineisenzeug	20,07 (19,74) „	61,46 (60,79) „

Aus den vorstehenden Zahlen ist zu entnehmen, dass bei den unter 2. und 3. aufgeführten Systemen, welche in Deutschland fast ausschliesslich in Betracht kommen, das Gewicht der Schienen abgenommen und das Gewicht des Kleineisenzeugs etwa entsprechend zugenommen hat.

Für 56 003 (54 814) km Geleise auf hölzernen Querschwellen waren im ganzen 62 566 322 (60 761 049) Stück Schwellen — darunter 50 940 795 (48 646 024) imprägnirte — erforderlich, sodass auf 1 km Geleis 1 117 (1 108) Stück Schwellen entfielen. Für dieselben ist vorherrschend Eichen- und Nadelholz und zu einem nur geringen Theile derselben auch sonstiges Laubholz verwendet. Im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinischen) sind u. a. 64 Stück Schwellen aus Indisch-„Peto-“ und 222 Stück Schwellen aus „pitch-pine-Holz“ verlegt worden.

Von den sämmtlichen, auf einfache Weichen berechneten 119 896 (116 107) Zungen- und Schleppweichen — wobei die dreitheiligen und die halben Englischen Weichen je als zwei einfache, die ganzen Englischen Weichen als je vier einfache Weichen gerechnet sind — liegen 118 558 (114 868) Stück auf den Stationen und 1 338 (1 239) Stück auf der freien Strecke.

Die Verwendung von Schmiedeeisen bei den Herz- und Kreuzungsstücken ist in fortdauernder Abnahme begriffen (im vorliegenden Berichtsjahre betrug die Abnahme 2 %); dagegen hat die Verwendung des Stahles bei denselben um etwa 7 % zugenommen, während sich die Gesammtzahl der Herz- und Kreuzungsstücke innerhalb des Berichtsjahres von 140 475 auf 146 066 Stück, d. i. nur um etwa 4 % vermehrt hat.

Die mittlere Stärke der Geleisbettung, von der Oberfläche derselben ab gemessen, bewegt sich zwischen 0,10 und 0,80 m.

Von der 42 964 (42 325) km betragenden Gesammtlänge der Bahnstrecken lagen in Horizontalen 31,23 (31,22) %, in Steigungen 38,04 (37,94) % und in Gefällen 30,73 (30,84) %. Die Summe aller Steigungen, d. h. der senkrechten Höhen derselben betrug 97 387 (94 633) m und die entsprechende Summe aller Gefälle 74 488 (73 243) m. In geraden Strecken lagen 70,72 (70,75) % und in Krümmungen 29,28 (29,25) %.

Die Gesammtzahl der Stationen des Deutschen Eisenbahnnetzes ist während des Berichtsjahres von 7 565 auf 7 754 gestiegen, von welchen 4 041 (4 009) als Bahnhöfe, 2 342 (2 230) als Haltestellen und 1 371 (1 326) als Haltepunkte bezeichnet wurden. Ausser den bezeichneten Stationen sind noch 1 404 (1 382) Signal-Zwischenstationen vorhanden.

In grosser Ausführlichkeit sind die sonstigen baulichen Anlagen angegeben. Es umfassten an bebauter Grundfläche:

1.	die Verwaltungsgebäude	225 903 (216 329)	qm
2.	„ Dienstwohngebäude für Beamte und Arbeiter	1 979 408 (1 959 239)	„
3.	„ Empfangsgebäude und sonstigen bedeckten Warteräume	2 021 056 (1 988 655)	„
4.	„ Bahnsteige	8 925 331 (8 732 554)	„
5.	„ Wagenschuppen	168 011 (163 385)	„
6.	„ Güterschuppen	2 205 689 (2 169 670)	„
7.	„ Lokomotivschuppen	1 446 638 (1 398 604)	„
8.	„ Werkstattsgebäude	1 760 016 (1 699 436)	„

Ausserdem kommen aber noch Wasserstationsgebäude, nebst Wasserleitungen, Koks-, Kohlen- und Torfschuppen, Kohlenladebühnen, Wirthschafts-, Neben-, Stall-, Spritzen- usw. Gebäude, Materialien- und Magazingebäude, Imprägniranstalten, Gasanstalten, Wärterbuden, Schiebebühnen, Drehscheiben, ferner Ladevorrichtungen, Einfriedigungen, Anpflanzungen, Wege usw. in Betracht.

Der nutzbare Fassungsraum aller Wasserbehälter der Wasserstationen umfasste 129 249 (123 831) cbm.

Von den Deutschen Bahnen besass die Schleswig-Angeler Bahn keine Telegrapheneinrichtungen. Die Kirchheimer Bahn bedient sich für ihren telegraphischen Verkehr des ihrer Strecke entlang laufenden Württembergischen Staatstelegraphen gegen eine jährliche Vergütung. Die Gesammtlänge der den normalspurigen Bahnen gehörigen Leitungsdrähte für die elektrischen Telegraphen (über und unter der Erde und durch Wasserläufe usw.) betrug 154 677 (148 566) km, hat sich somit um 4,1 % gegen den Bestand zu Anfang des Berichtsjahres vermehrt, während die Anzahl der eigenen Leitungsstangen sich von 238 780 auf 240 867 erhöht hat. Unter den elektrischen Sprecheinrichtungen nehmen die Morseapparate mit 20 457 (19 472) Stück die erste Stelle ein. Die Zeigerapparate sind von 130 auf 126 Stück und die Apparate anderer Konstruktion von 1 195 auf 1 061 Stück zurückgegangen. Ausserdem sind noch 165 (180) Stück tragbare Apparate ermittelt.

In dem Berichtsjahre hat sich auf der freien Strecke die Anzahl der Blockstations-Telegraphen von 1 190 auf 1 220 erhöht und der sonstigen optischen Telegraphen von 1 097 auf 1 044 vermindert; auf und vor den Stationen dagegen haben sich die Armtelegraphen von 17 807 auf 18 690 und die Vorsignale von 5 450 auf 6 482 vermehrt.

Die Anzahl der Fernsprecher betrug 4 478 (3 896). Zur Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge waren auf eine Streckenlänge von 5 490 (5 406) km 6 612 (6 166) Rad- oder Geleistaster vertheilt, von welchen nicht weniger als 5 781 (5 646) Stück bei den Preussischen Staatsbahnen gezählt wurden; die Geschwindigkeit wurde durch 1 135 (1 090) Apparate vermerkt. Der Einführung der Sicherheitseinrichtungen zur Verbindung der Signal- und Weichenhebel hat die Preussische Staatsbahnverwaltung unablässig ihre Aufmerksamkeit zugewendet; von den überhaupt vorhandenen Apparaten, von welchen 4 332 (4 139) nur auf mechanischem Wege und 2 779 (2 539) auf mechanischem und elektrischem Wege zu handhaben waren, gehörten derselben 2 664 (2 672) bezw. 2 530 (2 309) Stück an.

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Gewohnheiten und Gebräuche im Berliner Speditionsgeschäfte.

Durch Vereinbarung der am Berliner Speditionsgeschäfte betheiligten Gewerbetreibenden sind unter Vermittelung des Aeltestenkollegiums der Kaufmannschaft von Berlin bezüglich der im Gewahrsam eines Spediteurs befindlichen Güter die nachstehend abgedruckten Gewohnheiten und Gebräuche festgestellt worden, welche nunmehr dem Aeltestenkollegium bei der Erstattung von Gutachten zur Richtschnur dienen werden.

Im Berliner Speditionsgeschäfte gelten bezüglich der im Gewahrsam eines Spediteurs befindlichen Güter folgende Gewohnheiten und Gebräuche, sofern nicht anderweitige Verabredungen getroffen sind.

1. Bei Lagerung in bedeckten Räumen gilt als angemessenes Lagergeld für nichtsperriges Kaufmannsgut 25 ₰, für sperriges, sowie für Möbel und Umzugsgut 50 ₰ pro angefangene 50 kg und angefangenen Monat. Als sperrig werden solche Güter erachtet, welche im Verhältniss zu ihrem Gewichte bei Placirung einen ungewöhnlich grossen Raum beanspruchen oder im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, als „sperrig“ bezeichnet werden.
   Die Kosten für Ein- und Auslagern sind in obigen Sätzen nicht einbegriffen.
2. Der Lagermonat ist vom Datum des einen Monats bis zu dem diesem Datum vorhergehenden Tage des folgenden Monats zu rechnen, also z. B. vom 5/2. bis 4/3. = 1 Monat, vom 15/12. bis 14/3. = 3 Monat. Der Tag der Einlieferung und derjenige der Auslieferung zählt als Lagertag mit; angefangene Lagermonate werden für volle gerechnet.
3. Eine Verpflichtung, das Gut gegen Feuersgefahr zu versichern, liegt nur vor, wenn ein ausdrücklicher Auftrag zur Versicherung ertheilt worden ist; in diesem Falle werden für die ersten 3 Monate $^1/_2$ ‰ monatlich, für die weitere Zeit $^1/_4$ ‰ für den angefangenen Lagermonat an Prämie berechnet. Die Angabe eines Werthes auf dem Begleitpapier gilt als Auftrag zur Versicherung.
4. Bei mangelhaft oder nicht sachgemäss verpackten Gegenständen haftet der Spediteur nicht für Bruch oder sonstige Beschädigung, bei leicht zerbrechlichen Gegenständen allgemein nur, wenn ihm die Zerbrechlichkeit des Gutes vor der Annahme des Auftrags mitgetheilt war.
5. Für die Konservirung des Gutes hat der Spediteur nur zu sorgen, wenn er eine Verpflichtung hierzu ausdrücklich übernommen hat. Somit liegt dem Spediteur auch in dem Falle, dass ihm die Gefahren, denen das Gut ohne besondere Schutzmaassnahmen ausgesetzt sind, bekannt sind, nicht ohne weiteres die Pflicht ob, das Gut gegen solche Qualitätsverminderungen oder Veränderungen zu schützen, denen dasselbe, sei es durch seine natürliche Beschaffenheit, sei es durch äussere, natürliche Einwirkungen (Mottenfrass, Verderben durch Wärme oder Kälte usw.) während der Aufbewahrung ausgesetzt ist.
6. Ist ein Werth der Waare angegeben oder vom Absender oder Empfänger sonst ersichtlich gemacht, so bildet dieser für den Spediteur die Maximalgrenze seiner Haftung.
7. Für Geld, geldwerthe Papiere, Dokumente, amtliche Werthzeichen aller Art, für Edelmetalle, Antiquitäten, Oelgemälde, sowie für Gobelins, echte Spitzen und ähnliche kostbare Gewebe, überhaupt für solche Gegenstände, welche im Verhältniss zu ihrem Gewichte und Umfange einen aussergewöhnlich hohen Werth haben, haftet der Spediteur nur dann, wenn ihm von seinem Auftraggeber vorher eine Benachrichtigung zugegangen ist, welche es ihm ermöglichte, die erforderlichen Vorsichtsmaassregeln rechtzeitig zu treffen.
8. Die dem Spediteur bezüglich des Gutes ertheilte Disposition bleibt für denselben so lange maassgebend, bis ihm eine anderweitige Verfügung seines Auftraggebers zugegangen ist.

In Aussicht stehende Vorlagen an den Preuss. Landtag.

Die Verhandlungen zwischen den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen über die vom Landtage zur Vervollständigung und weiteren Ausrüstung des Preussischen Eisenbahnnetzes zu begehrenden Kredite sind bereits eingeleitet, jedoch noch nicht so weit gediehen, dass sich der Inhalt der Vorlage im einzelnen oder in seinem Schluss-

ergebnisse bereits übersehen liesse. Zu den in Aussicht genommenen neuen Bahnen gehört, wie der „Berl. Act." bemerkt, auch die Verbindungslinie Rendsburg-Kiel, doch ist auch über diese Linie noch keine Entscheidung getroffen, obgleich mit einer gewissen Sicherheit zu erwarten steht, dass die Interessenten die in dem Gesetze vom 29. April d. J. bezeichneten Bedingungen durch rechtsverbindliche Beschlüsse übernehmen werden.

Der Weltpostverein,

dessen Grund durch den in Bern am 9. Oktober 1874 erfolgten Abschluss des allgemeinen Postvertrages gelegt wurde, umfasst gegenwärtig ein Gesammt-Postgebiet von 98 484 348 qkm mit über 1 Milliarde Bewohnern. Zu seinem Verbande fehlen nur noch die Kapkolonie nebst Britisch-Betschuanaland und der Oranje-Freistaat, welche voraussichtlich demnächst eintreten werden.

Der gesammte Postverkehr, welcher für das Jahr 1873 in den heute zum Weltpostverein gehörigen Ländern auf rund 3 300 Millionen Sendungen geschätzt wurde, ist bis 1892 auf 18 000 Millionen Sendungen jährlich, also auf 50 Millionen täglich gestiegen. Unter jenen 18 Milliarden befinden sich rund 8 000 Millionen Briefe, 2 000 Millionen Postkarten, 7 300 Millionen Drucksachen und Waarenproben, 260 Millionen Postanweisungen über 12 Milliarden Mark, 330 Millionen Packete, 65 Millionen Werthsendungen und 45 Millionen Postauftrags- und Nachnahmesendungen. Die Zahl der Postanstalten ist von 85 443 auf 197 914 gestiegen, und an Werthen, soweit solche auf den Sendungen angegeben sind, vermittelt die Post jährlich mehr als 70 Milliarden Mark.

Verspätungen im Monat August d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat August d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 796,14 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 370 Schnellzüge, 1 276 Personenzüge und 160 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2 806. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 16 278 792 Zugkm bezw. 341 933 369 Achskm gegen 16 265 434 Zugkm und 340 743 714 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 850 281 Zugkm und 327 667 572 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1 081 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1 725 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1 901 im Vormonat und 2 011 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 106 und auf 1 Million Achskilometer 5, mithin auf 1 Million Zugkilometer 21 = 17 v. H. weniger als im Monat August des Vorjahres und 11 = 9 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 17 v. H. weniger als im Monat August des Vorjahres und ebenso viele weniger als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1126 Anschlüsse versäumt (gegen 1 456 in demselben Monat des Vorjahres und 1 137 im Vormonat).

Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 12 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Main-Neckarbahn, die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt und die Sächsischen Staatsbahnen die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckarbahn, die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Breslau-Tarnowitz) in Breslau unterstellte 24,06 km lange Nebenbahn Vossowska-Lublinitz mit den in Nr. 63 S. 593 d. Ztg. bezeichneten Verkehrsstellen ist am 10. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Der an der Bahnstrecke Fulda-Tann zwischen den Stationen Götzenhof und Wiesen belegene Haltepunkt Melzdorf-Almendorf wird am 20. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Ferner wird am 1. November d. J. der zwischen den Stationen Malsfeld und Oberbeisheim der Strecke Leinefelde-Treysa gelegene Haltepunkt Niederbeisheim für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Nürnberg-Bamberg zwischen Eggolsheim und Hirschaid neu errichtete Haltestelle Buttenheim für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden und der an der Bahnstrecke Nürnberg-Regensburg zwischen den Stationen Ochenbruck und Postbauer neu angelegte Halteplatz Rübleinshof für den Verkehr von Personen und Hunden eröffnet worden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 10. d. Mts. ist die Station Bockhorn der Vareler Nebenbahnen für den Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen ist nach wie vor ausgeschlossen. Ferner wird am 1. November d. J. der an der Strecke Borgstede-Bramloge der Vareler Nebenbahnen belegene Haltepunkt Buttersheide für den beschränkten Personenverkehr eröffnet werden.

Ostpreussische Südbahn.

Nachdem die Umwandlung der IV. Ausgabe der 4,5 % Prioritäten bereits vor mehreren Monaten genehmigt worden und zur Ausführung gelangt ist, hat die Direktion der Gesellschaft nunmehr auch die Ermächtigung der Regierung zur Umwandlung der drei ersten Ausgaben der 4,5 % Prioritäts-Obligationen der Gesellschaft in 4 % erhalten.

Am Schlusse des Jahres 1893 waren noch im Umlauf von den Obligationen I. Serie 9 405 900 *M*, II. Serie 3 465 000 *M*, III. Serie 2 577 900 *M*, insgesammt 15 448 800 *M*. Von der bereits umgewandelten IV. Serie waren Ende 1893 noch 2 669 500 Mark in Umlauf gewesen.

Wismar-Karower Eisenbahn.

In der Generalversammlung wurde beschlossen, von dem 74 805 *M* betragenden Ueberschuss des Jahres 1893/94 eine Dividende von 3 % zur Vertheilung zu bringen, auf Prioritätsobligationen-Zinsenkonto 9 730 *M*, auf Prioritätsobligationen-Amortisationskonto 1 575 *M* und auf neue Rechnung 10 400 *M* vorzutragen.

Lichtenberg-Friedrichsberg-Wriezen.

In der Berliner Stadtverordneten-Versammlung vom 11. d. Mts. gelangte der Antrag des Ausschusses: „Die Versammlung erklärt sich mit der unentgeltlichen Abtretung der der Stadtgemeinde gehörigen, im Norden von Berlin belegenen Rieselfelder Falkenberg, Bürknersfelde und Ahrensfelde in einer Grösse von pr. ptr. 10,3047 ha an den Königlichen Eisenbahnfiskus unter dem ausdrücklichen Vorbehalte einverstanden, dass 1. die Kosten, welche durch die Anlage der Bahn für Umwandlung dieser Rieselfelder erforderlich werden, seitens des Eisenbahnfiskus getragen werden und das auszuarbeitende Projekt zu dem Bau auch in seinen Einzelanlagen die Zustimmung des Magistrats erhält, 2. seitens der Eisenbahnverwaltung und auf deren Kosten eine Haltestelle in der Nähe des Haupteingangs zum städtischen Friedhofe in Friedrichsfelde errichtet wird" ohne Debatte zur Annahme.

Gesellschaft zum Bau von Untergrundbahnen in Berlin.

Unter Führung der allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und der Firma Ph. Holtzmann & Co. in Frankfurt a/M. ist von der Deutschen Bank, Berliner Handelsgesellschaft, Nationalbank für Deutschland und den Firmen Jakob Landau, Delbrück Leo & Co., Gebrüder Sulzbach eine Gesellschaft zum Bau von Untergrundbahnen (mit beschränkter Haftung) in Berlin gegründet worden.

Das mit einem Stammkapital von 600 000 *M* ausgestattete Unternehmen beabsichtigt, in Deutschland und im Auslande den Bau von Untergrundbahnen in die Hand zu nehmen und hat zu diesem Zweck die Erfahrungen der beiden genannten industriellen Etablissements, sowie eine Anzahl denselben gehöriger Patente auf dem Gebiete des Tunnelbaues erworben. Zu Direktoren sind bestellt der Regierungs- und Baurath Schnebel, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg und der Oberingenieur Lauter von der Firma Ph. Holtzmann & Co., letzterer im Nebenamt. Das Geschäftslokal der Gesellschaft befindet sich Marienstrasse 12.

Ueber diese neuerrichtete Gesellschaft wird noch mitgetheilt, dass das Unternehmen in der jetzt gewählten Form als eine Versuchsgesellschaft gedacht ist. Zunächst wird die Konzession für eine Verbindung mit dem Ausstellungsplatz für die 1896 er Berliner Gewerbeausstellung in Treptow angestrebt werden, welche die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft schon früher ins Auge gefasst hatte. Der Bau soll ab Schlesischen Bahnhof als Untergrundbahn unterhalb der Spree-her-

gestellt werden, um so das Untergrundsystem in seiner praktischen Anwendung vorzuführen.

Winterfahrplan 1894/95.

Der seit dem 1. d. Mts. gültige Fahrplan für die Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt enthält gegenüber dem gegenwärtigen Sommerfahrplan folgende wesentliche Aenderungen: A. Neue Züge: In Abtheilung 15 sind die auf der am 1. d. Mts. eröffneten Neubaustrecke Oberröblingen a. H.-Allstedt verkehrenden Züge aufgeführt. — B. Ausfallende Züge: Abtheilung 4: Die Züge 215 und 216 zwischen Eisenach und Corbetha, die Sonn- und Festtagszüge 198 und 199 zwischen Halle und Stadtsulza, 219 und 220 zwischen Korbetha und Leipzig und 179 zwischen Eisenach und Erfurt. Abtheilung 11: Die Sonn- und Festtagszüge 243 und 245 von Zeitz bezw. Gera nach Leipzig. — C. Wesentlichere Verschiebungen bezw. Aenderungen: Abtheilung 1: Die Züge der Strecke Gotha-Leinefelde führen nur noch II. bis IV. Wagenklasse. Abtheilung 4: Der Schnellzug 188 Leipzig-Köln erhält in Bebra Anschluss nach Frankfurt a/M., Basel, Schweiz, Italien. Abfahrt in Leipzig 6.13, Bebra 10.23 bis 10.27, Ankunft in Cassel 11,29, in Frankfurt a/M. 1.31. Zug 216 verkehrt von Leipzig bis Corbetha wieder später, zum Anschluss an Zug 22. Zug 30 ab Halle 1.10 an Eisenach 5.47, Zug 71 ab Neudietendorf 10.12, an Erfurt 10.26, Zug 8 ab Apolda 9.08, an Eisenach 11.06; diese Aenderungen ermöglichen die Beschleunigung des Schnellzuges 8 zwischen Grossheringen und Eisenach um 20 Minuten. Der Anschluss in Gotha vom Zuge 309 aus Richtung Gräfenroda ist aufgegeben. Abtheilung 5: Zug 187 fährt 6 Minuten früher von Cassel bis Bebra zum Anschluss an den Zug D 52 nach Fulda. Abtheilung 7: Zug 161 erhält wieder auf allen Stationen regelmässigen Aufenthalt und trifft deshalb erst 7.13 in Naumburg ein; der Anschluss an den Schnellzug 188 wird wegen der früheren Lage des letzteren nicht mehr erreicht.

Grosse Berliner Pferdebahn.

Mit Beginn des Winterfahrplans am 20. d. Mts. werden dem Vernehmen nach 20 heizbare Pferdebahnwagen in Betrieb gesetzt werden. Die Heizung der Wagen wird mit Presskohlen bewirkt, wodurch eine Erwärmung des Innenraumes bis zu + 10° R. erreicht werden soll.

Eisenbahn-Rentenbank in Frankfurt a/M.

Im Geschäftsjahre 1893/94 beschränkten sich die Erwerbungen der Gesellschaft auf 1 149 400 Frcs. 5 % Prioritäts-Stammaktien der Bekeser Lokalbahn-Aktiengesellschaft, während 1 195 000 ℳ in 4 % Obligationen zur Ausgabe gelangten. Von dem Reingewinn in Höhe von 216 563 ℳ werden dem Reservefonds 10 828 ℳ überwiesen, so dass 205 735 ℳ verfügbar bleiben. Dazu tritt der unvertheilt gebliebene Gewinn des I. Semesters 1893 mit 82 054 ℳ, zusammen 287 789 ℳ, ausser 116 120 ℳ Gewinnvortrag aus dem Jahre 1892. Die Dividende auf das eingezahlte Aktienkapital von 2 500 000 ℳ wird auf 18 Monate mit 206 250 ℳ = 8,25 % bezw. 5,5 % für das Jahr vertheilt. Zu persönlichen Gewinnantheilen werden 17 912 ℳ verwendet, dem Reservefonds B zur Bestreitung der Kosten des Umtausches von 4,5 in 4 % Obligationen 20 000 ℳ überwiesen, so dass sich der Vortrag von 116 120 ℳ auf 159 747 ℳ erhöht.

Am 30. Juni d. J. waren an Obligationen in Umlauf 5 900 000 ℳ 4,5 % und 15 060 000 ℳ 4 %.

Aus Frankreich.

Der Betrieb der Kleinen Pariser Gürtelbahn.

Der Betrieb der Pariser Gürtelbahn bietet — wie wir einem Aufsatz des Abgeordneten Camille Pelletan in der Zeitschrift „La voie ferrée" entnehmen — unerklärliche Sonderbarkeiten. Durch ihren Verkehr und ihre Einnahmen die reichste Bahn in Frankreich, müsste sie durch ihren Reinertrag die schweren Lasten der Zinsengewähr erleichtern; aber wunderbarerweise belasten ihre Betriebsverluste noch weiter die Zinsengewähr. Nach der amtlichen Statistik für 1892 hatte die Kleine Gürtelbahn eine Einnahme von 232 761 Francs und eine Ausgabe von 250 566 Frcs. für 1 km; darin sind aber 1 460 178 Frcs. Bahngeld und Uebergabegebühren enthalten, welche die Gürtelbahn erhob und an die vereinigten Gesellschaften abführte, und zwar 316 814 Frcs. an die Westbahn, 343 106 Frcs. an die Nordbahn, 153 022 Frcs. an die Ostbahn, 331 206 Frcs. an die Lyonner Bahn und 316 008 Frcs. an die Orléansbahn. Lässt man diese 1 460 178 Frcs. = 45 630 Frcs. für 1 km ausser Betracht, so stellten sich die Einnahmen auf 187 131 Frcs. und die Ausgaben auf 204 936 Frcs. für 1 km. Andererseits sind in den Ausgaben 383 993 Frcs. enthalten, die an die Westbahn als Miethe der von dieser beigestellten Fahrbetriebsmittel und als Zinsen und Kapitalabtragung der von dieser ausgeführten Ergänzungsbauten zu zahlen sind. Die Miethung der Betriebsmittel stellt die Zinsen und Tilgung dar, welche die Unternehmung für den Preis ihres Fahrparks, wenn sie ihn selbst beschafft hätte, tragen müsste. Diese Lasten gehören aber regelmässig zum Anlagekapital und ebenso verhält es sich mit den Zinsen und der Kapitalabtragung für die Ergänzungsbauten. Wenn man daher auch diese Summe abzieht, so ermässigen sich die kilometrischen Betriebsausgaben auf 193 358 Frcs. bei einer Einnahme von 187 131 Frcs.

Nach dieser kilometrischen Einnahme ist die sonst höchste derartige Einnahme in Frankreich 181 000 Frcs.; dagegen ist die kilometrische Ausgabe von 193 358 Frcs. doppelt so hoch als die sonst in Frankreich bekannte Ziffer. Es ist unbegreiflich, dass bei einer so verkehrsreichen Bahn die Ausgaben mehr als 100 % der Einnahmen betragen. Richtig ist, dass der Betrieb der Stadt- und Vorortbahnen in Frankreich, die bei geringem Güterverkehr sehr veränderliche Massen von Personen zu befördern haben, sehr kostspielig ist. Die Ostbahn besonders betreibt die Linie nach Vincennes unter bedauernswerthen Bedingungen, nämlich 97 000 Frcs. Ausgabe bei 125 000 Frcs. Einnahme; die Ausgaben betragen also 78 %. Die Westbahn erzielt auf ihrem Vorortnetz bessere Ergebnisse, nämlich 92 866 Frcs. Ausgabe bei 165 876 Frcs. Einnahme; die Ausgaben belaufen sich also auf 56 %. Das Beispiel der Londoner Stadtbahn beweist aber, dass man auf einer reinen Stadtbahn ohne jeden Güterverkehr noch bessere Ergebnisse erzielen kann.

Die Pariser Gürtelbahn, deren Betrieb mit einem Fehlbetrag endigt, hat vor allen diesen Linien einen eigenartigen Vortheil; sie verbindet nämlich mit ihrem Wesen als eine den Spaziergängern vorbehaltene Bahn einen sehr bedeutenden und sehr lohnenden Güterverkehr. Die Waaren bezahlen durchschnittlich für 1 km etwa 15 Cts., von denen nach Abzug des Bahngeldes und der Uebergabegebühren 8,5 Cts. der Gürtelbahn zukommen. Hierzu kommt noch ein sehr bedeutender Viehverkehr. Auf diese Verkehrsarten entfallen bei der Gürtelbahn, deren Einnahmen auf den Vorortlinien unbedeutend sind, 71 000 von den 187 131 Frcs. kilometrischen Einnahmen. Unter diesen Umständen scheint es, dass der Betriebsüberschuss bedeutend sein müsste; er würde auch 2 628 000 Frcs. betragen, selbst wenn sich die Betriebsausgaben auf 60 % der Einnahmen, ein noch ziemlich hohes Verhältniss, belaufen würden.

Pelletan gesteht, dass es für ihn als Nichttechniker schwer ist, die Gründe für die hohen Ausgaben der Gürtelbahn zu finden. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 419 767 Frcs. (18 118 Frcs. für 1 km), für den Betriebsdienst 2 653 143 Frcs. (82 911 Frcs. für 1 km), für die Zugförderung 2 344 742 Frcs. (72 273 Frcs. für 1 km), für den Bahndienst 762 976 Frcs. (23 843 Frcs. für 1 km) und für verschiedene Zwecke 1 837 490 Frcs. Er bemängelt namentlich die Ausgaben für die erstgenannten drei Dienstzweige, weil sie in keinem Verhältniss zu den Ausgaben der übrigen Netze stehen. Der Verwaltungsrath kostet allein 185 000 Frcs.; die Ausgaben an Brennstoff für das Zugkilometer sind doppelt so hoch wie bei der Gesammtheit der Französischen Bahnen, obwohl bei der Gürtelbahn weder Berge zu erklimmen, noch Schnellzüge zu fahren sind. Ebenso kostet die Ausbesserung der Lokomotiven und Tender dreimal und der Wagen fast zweimal so viel für das Zugkilometer, als bei der Gesammtheit der Französischen Bahnen.

Militärischer Eisenbahnbetrieb.

Auf Veranlassung des Kriegsministers wurde zum ersten Mal im Jahre 1887 eine Abtheilung des 5. Genieregiments mit dem Betrieb der Staatsbahnlinie Chartres-Orléans betraut. Unter Befehl des damaligen Hauptmanns Robert wurde eine erste Abtheilung von Offizieren, Unteroffizieren und Sappeuren nach Chartres, dem Sitz der Ober-Betriebsinspektion des 1. Bezirks (Arrondissement) der Staatsbahnen, abgeordnet, wo sie von dem damaligen Ober-Betriebsinspektor A. Cuny unterwiesen wurde und im Jahre 1888 die Linie Chartres-Orléans in Besitz nahm. Unter Aufsicht des Ober-Betriebsinspektors übernahm der Hauptmann Robert die Betriebsinspektion; ein Genielieutenant wurde Bahnhofsvorsteher in Patay, ein anderer Lieutenant wurde Leiter des Zugförderungsdienstes (chef de train principal) und die Unteroffiziere wurden Stationsvorsteher, während die Gefreiten (caporane) und Gemeinen mit dem Zug- und Güterabfertigungsdienst betraut wurden.

Eine zweite Abtheilung von gleicher Stärke wurde 1888 nach Chartres gesandt und löste im folgenden Jahre die erste Abtheilung ab. Die militärische Abtheilung führte den Dienst vorzüglich aus. Infolge dieser Einrichtung wurde das 5. Genieregiment im Jahre 1890 ausschliesslich zum Eisenbahndienst im Felde bestimmt und es entsendet allein die mit dem Betriebe vertrauten Abtheilungen. Seit dem Abgang von Cuny wurden die Sappeure über den ganzen Bezirk verstreut und

sie empfangen ihre Anweisung von den vorgesetzten Beamten. Die Zeitschrift „La voie ferrée“ bemängelt diese Einrichtung, weil dadurch die Truppe zwar im Güterdienst ausgebildet wird und dem Staat Ersparnisse bringt (der Mann erhält 1,50 Frcs. täglich), weil aber die technische Unterweisung zu kurz kommt.

Schutz der Singvögel.

Um der zunehmenden Verminderung der Insekten fressenden Vögel entgegenzutreten, hat der Minister des Innern die Präfekten angewiesen, Maassnahmen zum Schutze dieser Vögel zu treffen. Damit die Ausführung dieser Maassnahmen gesichert wird, hat zugleich der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 11. September d. J. aufgefordert, ihre Beamten mit Anweisung zu versehen, dass sie während Eröffnung der Jagd die ihnen übergebenen Sendungen überwachen und Uebertretungen der Behörde anzeigen.

Geldbeschaffung für die Neubauten der Südbahn.

Vor Schluss der Tagung haben die Kammern dem Finanzminister 15 000 000 Frcs. zur Fortführung der Neubauten der Südbahn bewilligt (vergl. Nr. 66 S. 621 d. Ztg.). Diese Mittel sind durch Ausgabe von 6jährigen 3,5 % Schuldverschreibungen, die auch vorzeitig zurückgezahlt werden können, zu beschaffen.

Anwendungsbedingungen der allgemeinen Frachtguttarife.

Infolge des Ministerialerlasses vom 12. August d. J. (vergl. Nr. 72 S. 682 d. Ztg.) haben die Eisenbahnverwaltungen am 29. August d. J. einen neuen, in 12 Artikel zerfallenden Entwurf, der am 3. September d. J. im „Staatsanzeiger“ veröffentlicht ist, dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vorgelegt.

Die Französischen Strassenbahnen im Jahre 1893.

Ende 1893 hatte Frankreich 65 Strassenbahnnetze von zusammen 1 668 km Länge; davon sind 23 Strassenbahnen von zusammen 933 km Länge für Personen- und Güterverkehr, dagegen 32 Strassenbahnen von zusammen 735 km Länge nur für Personenverkehr bestimmt. Von den für Personen- und Güterverkehr dienenden Strassenbahnen geniessen 10 mit 645 km Länge die Zinsengewähr des Staates; sie werden sämmtlich durch Lokomotiven betrieben; im Jahre 1893 erzielten 5 von ihnen einen Betriebsüberschuss, während sich bei den anderen 5 ein Fehlbetrag ergab. 23 Strassenbahnen von zusammen 288 km Länge, die sämmtlich dem Personen- und Güterverkehr dienten, genossen keine Zinsengewähr. Von ihnen wurden 21 durch Lokomotiven, 1 durch Elektrizität und 1 durch Drahtseil betrieben; im Jahre 1893 hatten von ihnen 17 Linien einen Betriebsüberschuss, 6 dagegen einen Betriebsfehlbetrag zu verzeichnen.

Von den nur dem Personenverkehr dienenden Strassenbahnen hatten 9 mit 100 km Länge mechanischen Betrieb, und zwar 5 durch Lokomotiven, 2 durch Pressluft, 1 durch Elektrizität und 1 durch Drahtseil; im Jahre 1893 hatten sie sämmtlich einen Betriebsüberschuss. Pferdebahnen waren von den nur dem Personenverkehr dienenden Strassenbahnen 23 mit 635 km Länge; abgesehen von zweien, bei denen die Ausgaben höher als die Einnahmen waren, erzielten sie 1893 einen Betriebsüberschuss.

Die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Da der durch Erlass des Handelsgerichts in Lissabon vom 16. Januar d. J. zur Abstimmung gestellte Vergleichsentwurf (vergl. Nr. 13 S. 115 d. Ztg.) nicht zur Annahme gelangte, so wurde am 4. Mai d. J. zwischen der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft einerseits und dem Allgemeinen Ausschuss der Schuldscheininhaber der Gesellschaft in Paris (Grammontstrasse Nr. 3) sowie dem Ausschuss der Deutschen Schuldscheininhaber der Gesellschaft in Berlin andererseits ein neuer Vergleichsentwurf vereinbart, der von diesen Ausschüssen den Schuldscheininhabern zur Annahme empfohlen werden und dem in Zweifelsfällen der Französische Text als Grundlage dienen soll. Dieser Entwurf, dem der Verwaltungsausschuss der Königlichen Gesellschaft am 10. Mai d. J. zustimmte, ist am 18. Mai d. J. vom Handelsgericht in Lissabon zur Abstimmung gestellt worden. Wir haben diesen Entwurf bisher nicht mitgetheilt, weil wir zunächst abwarten wollten, ob er auch die Zustimmung der Schuldscheininhaber finden würde. Am 4. September d. J. ist die Frist zur Abgabe der Erklärungen abgelaufen und es waren nur 420 000 Stimmen abgegeben, während 583 000 zur Annahme erforderlich waren. Nach dem Gesetz vom 9. November 1893 ist nunmehr eine zweite Abstimmung zu eröffnen und der Entwurf gilt als angenommen, wenn die Zustimmenden ein höheres Kapital vertreten als die Ablehnenden. Thatsächlich ist schon heute die verhältnissmässige Mehrheit der Zustimmenden erreicht und die Abstimmung ist somit nur noch eine Form- und Zeitfrage. Unter diesen Umständen theilen wir den neuen Entwurf nebst den davon untrennbaren Satzungen, soweit eine Abweichung von den bisher mitgetheilten eingetreten ist, mit, zumal die Aenderungen namentlich auch den Deutschen Gläubigern zu gute kommen.

A. Vergleich.

Art. I. Die Königliche Gesellschaft setzt alle jetzigen Verpflichtungen fest auf: a) 492 410 Stück 3 %, 32 599 Stück 4 % und 16 084 Stück 4,5 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. oder 400 *M.* Gold Nennwerth. Alle diese bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. Ranges erhalten vom 1. Januar d. J. ab in halbjährlichen Beträgen am 1. Juli und 1. Januar jeden Jahres einen festen jährlichen Zins von 3 bezw. 4 und 4,5 % Gold (Ausnahme in Art. 14) und werden durch börsenmässigen Ankauf oder Ausloosung zum Nennwerth in höchstens 150 Halbjahren vom 1. Halbjahr 1898 einschl. an in Gold getilgt. In den genannten 492 410 Stück 3 % Schuldverschreibungen sind die 1886 begebenen, 94 510 Beïra Baixa-Schuldverschreibungen, von deren Sonderrechten in § 2 gehandelt wird, enthalten. b) 371 379 Stück 3 %, 65 198 Stück 4 % und 32 168 Stück 4,5 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. oder 400 *M.* Gold Nennwerth. Alle diese bevorrechteten Schuldverschreibungen 2. Ranges erhalten einen veränderlichen, 3 bezw. 4 und 4,5 % nicht übersteigenden und jährlich zahlbaren Zins und werden durch börsenmässigen Ankauf oder Ausloosung zum Nennwerth in höchstens 150 Halbjahren vom 1. Halbjahr 1898 einschl. an in Gold getilgt.

§ 1. Alle diese bevorrechteten Schuldverschreibungen ersten und zweiten Ranges (letztere sind ersteren nachgeordnet) sind im Sinne des Art. 878 des Portugiesischen bürgerlichen Gesetzbuchs bevorrechtete Guthaben (privilegios creditorios) bis zu ihrer vollständigen Tilgung und bilden eine Klasse, die bezüglich der Zinszahlung und der Tilgung ein unbedingtes und ausschliessliches Vorzugsrecht gegenüber allen anderen Schulden der Gesellschaft geniesst, welchen Ursprungs diese auch sein mögen und selbst wenn sie mit einer Bürgschaft, einem Pfande oder einer vereinbarten, gerichtlichen oder gesetzlichen Hypothek versehen sind; ausgenommen ist indessen die regelmässige Zahlung der Lasten und Lieferungen bezüglich des Betriebs der gegenwärtig der Gesellschaft konzessionirten Linien. Falls andere bevorrechtete Guthaben in Mitbewerb treten, so haben die genannten Schuldverschreibungen den Vorzug. Das Vorrecht dieser bevorrechteten Schuldverschreibungen ersten und zweiten Ranges wird selbst im Falle der Zahlungsunfähigkeit oder Auflösung, der Verstaatlichung oder Verschmelzung, der Uebertragung von Rechten und in allen anderen Fällen aufrecht erhalten. Dieses Vorrecht erstreckt sich auf die Reineinnahmen aller Linien der Gesellschaft, auf den Niessbrauch der Konzessionen für diese Linien, auf die vom Staatsschatz zu zahlende Zinsengewähr, auf das bewegliche oder unbewegliche, jetzige oder künftige Vermögen der Gesellschaft einschliesslich des Werthes der Fahrbetriebsmittel und Vorräthe, aber unter Vorbehalt der besonderen Vorrechte der 1886 begebenen 3 % Beïra-Baixa-Schuldverschreibungen ersten Ranges, wie sie in § 2 festgestellt sind und zugleich unter Vorbehalt der besonderen Vorrechte der 4 % Schuldverschreibungen auf die Tajo-Ländereien, wie sie in § 3 festgestellt sind. Das Vorrecht aller bevorrechteten Schuldverschreibungen ersten und zweiten Ranges erstreckt sich auch auf die vom Staatsschatz zu zahlende Zinsengewähr und auf die vom Staate im Falle der Verstaatlichung zu leistenden Jahreszahlungen unter Wahrung der Ansprüche der 3 % Beïra-Baixa-Schuldverschreibungen von 1886, ohne dass etwaige Guthaben gegenüber der Gesellschaft mit dieser Zinsengewähr oder diesen Jahreszahlungen jemals auf irgend eine Weise ausgeglichen werden können.

§ 2. Die 94 510 Stück 3 % bevorrechteten Schuldverschreibungen ersten Ranges (Beïra-Baixa von 1886) sind bevorrechtete Guthaben im Sinne des Art. 878 des bürgerlichen Gesetzbuchs, und zwar unbeschadet ihres besonderen Vorrechts vor allen anderen bevorrechteten Schuldverschreibungen ersten und zweiten Ranges auf: die Reineinnahmen der Beïra-Baixa-Eisenbahn, den Niessbrauch dieser Konzession, den Werth des Fahrparks dieser Linie und besonders auf die vom Staatsschatz gemäss der Konzessionsurkunde vom 29. Juli 1885 und dem Ausgabevertrag vom 23. Oktober 1886 zu liefernde Zinsengewähr bis zum Betrage der unverkürzten Tilgung und Zahlung der gemäss Art. XIII auf 3 % ermässigten Zinsen. Falls die Regierung von ihrem Verstaatlichungsrecht bezüglich der Beïra-Baixabahn Gebrauch machen sollte, wird der Betrag der von der Regierung nach der Konzessionsurkunde vom 29. Juli 1885 zu leistenden Jahreszahlungen in erster Linie zur Verzin-

sung und Tilgung der fraglichen Schuldverschreibungen verwendet, ohne dass ein Ausgleich jetziger oder künftiger Schulden der Gesellschaft mit dieser Zinsengewähr oder diesen Jahreszahlungen möglich wäre.

§ 3. Die besonderen Vorrechte der 4 % Schuldverschreibungen auf die Tajo-Ländereien, wie sie bei der Ausgabe und durch die Verordnung vom 9. April 1887 festgestellt sind, werden aufrecht erhalten.

§ 4. Die Vorrechte der in den § 1—3 genannten Schuldverschreibungen sind endgültig, ohne dass es irgendeiner Eintragung oder Veröffentlichung bedarf.

§ 5. Die Zahlung der ausgeloosten Schuldverschreibungen und der Zinsscheine aller dieser Schuldverschreibungen erfolgt in Lissabon zum Pariser Wechselkurs bei der Gesellschaftskasse in Franken Gold, in Paris in Franken Gold, in Berlin in Mark Gold bei den damit betrauten Bankhäusern. Die Verzinsung jeder zur Rückzahlung einberufenen Schuldverschreibung hört an dem Tage auf, an dem sie rückzahlbar ist. Alle bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. und 2. Ranges, sowie die Zinsscheine bleiben, abgesehen vom Stempel, von allen jetzigen und künftigen Portugiesischen Steuern befreit, da die Gesellschaft alle diese Steuern übernimmt; wenn jedoch die Zahlung in Portugal erfolgt, so haben die Inhaber diese Steuern zu tragen. Die Nummern der ausgeloosten Schuldverschreibungen werden in wenigstens zwei Portugiesischen, zwei Französischen und zwei Deutschen Zeitungen veröffentlicht.

§ 6. Die Königliche Gesellschaft darf unter keinem Vorwand irgend eine andere hypothekarische, gewährleistete oder durch Pfand sichergestellte bevorrechtete Verpflichtung übernehmen, die gegenseitige Lage der bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. und 2. Ranges ändern oder ihre Rechte antasten. Falls die Gesellschaft andere Eisenbahnkonzessionen erhalten sollte, so kann sie ermächtigt werden, unter Beachtung obiger Vorschriften neue Schuldverschreibungen zu schaffen, aber diese dürfen an den allgemeinen Einnahmen der Gesellschaft jedenfalls erst nach vollständiger Verzinsung und Tilgung der genannten bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. und 2. Ranges theilnahmen.

Art. II. Vom 1. Halbjahr 1898 einschliesslich ab ist 150 Halbjahre lang halbjährlich von der Gesellschaft für die Tilgung der Schuldverschreibungen 1. und 2. Ranges die in jeder Gruppe erforderliche Summe zu verwenden, die im Verein mit dem Zinsbetrag der getilgten Schuldverschreibungen den halbjährlichen Tilgungsbestand bildet.

§ 1. Für jede Gruppe ist ein regelmässiger Tilgungsplan aufzustellen, der die Mindestzahl der jedes Halbjahr in jeder Gruppe zu tilgenden Schuldverschreibungen angibt. Die Tilgung erfolgt nach Wahl der Gesellschaft entweder durch Auslosung zum Nennwerth in Gold oder durch freihändigen Ankauf.

Art. III. Solange die jährlichen Erträge nicht die erforderliche Summe für den Tilgungsbestand und die Verzinsung beider Gruppen der Schuldverschreibungen erreichen, darf auf die Tilgung oder Gewinnvertheilung der Antheilscheine oder auf die Ausstattung der Rücklagen nichts verwendet werden (Ausnahme in § 1).

§ 1. Die Reinerträge sind demnach in folgender Ordnung zu verwenden: a) Verzinsung aller bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. Ranges; b) Tilgung von 1898 ab der Schuldverschreibungen 1. Ranges durch Ausloosung oder Ankauf; im letzteren Falle ist die Hälfte der erzielten Ersparniss behufs schnellerer Tilgung zu verstärktem Ankauf zu verwenden. Wenn die verfügbaren Mittel eines Jahres nicht zu voller Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 1. Ranges ausreichen, so wird dafür durch Entnahme aus den besonderen Rücklagen bis zur Höhe der vollständigen Zinsen gesorgt; diese Entnahme ist aus den verfügbaren Mitteln der folgenden Jahre nach unverkürzter Bezahlung der laufenden Zinsen zu erstatten; erst dann ist die rückständige Tilgung nachzuholen, überhaupt geht die Verzinsung stets der Tilgung vor; c) Entnahme von höchstens 10 % des Ueberschusses bis zum Betrage von 200 Contos de Reis zu Gunsten der besonderen Rücklage; d) Tilgung von 1898 an der Schuldverschreibungen 2. Ranges durch Ausloosung oder Ankauf; in letzterem Falle ist behufs schnellerer Tilgung $^1/_3$ der erzielten Ersparniss zu verstärktem Ankauf zu verwenden. Wenn die verfügbaren Mittel eines Jahres zur vollständigen regelmässigen Tilgung der Schuldverschreibungen 2. Ranges nicht ausreichen, so wird der fehlende Betrag aus den zu diesem Zweck verfügbaren Mitteln der folgenden Jahre entnommen; e) Verzinsung der Schuldverschreibungen 2. Ranges mit 1½ bezw. 2 und $2^1/_4$ %; f) Auffüllung der Verzinsung der Schuldverschreibungen 2. Ranges auf 3 bezw. 4 und 4½ sowie der 94510 Stück 3 % Beïra-Baixa-Schuldverschreibungen 1. Ranges von 1886 auf 4½ %; letztere lauteten ursprünglich auf 4½ % und werden mit besonderen Zinsscheinen ohne Fälligkeitsbezeichnung von höchstens 1½ % (7,50 Frcs. oder 6 M.) versehen.

§ 2. Die etwa an die Schuldverschreibungen 2. Ranges zu vertheilenden Zinsen und die an die 94510 Stück Schuldverschreibungen 1. Ranges (Beïra-Baixa von 1886) zu vertheilenden Zuschlagzinsen werden in dem dem abgeschlossenen Betriebsjahr folgenden Halbjahr gegen Uebergabe des Zinsscheines ohne Anspruch auf Nachzahlung aus früheren Jahren gezahlt.

§ 3. Die bis 1897 einschliesslich nach Verzinsung der Schuldverschreibungen 1. Ranges verfügbaren Mittel werden den in Art. 63 der Satzungen bezeichneten besonderen Rücklagen zugefügt.

Art. IV. Die Königliche Gesellschaft verpflichtet sich, ihre ganze Sorgfalt auf die gleichmässige Zulassung aller bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. Ranges an den Börsen von Lissabon, Paris und Berlin zu verwenden, damit keine ungleiche Behandlung der Schuldverschreibungen eintrete.

Art. V. Die in Art. I bezeichneten bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. und 2. Ranges werden folgendermaassen verwendet: 1. Alle gegenwärtig im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen werden unter den Bedingungen des Art. 13 wie folgt aufrecht erhalten: a) 280200 Stück 3 %, 32599 Stück 4 % und 16084 Stück 4,5 % bevorrechtete Schuldverschreibungen 1. Ranges, b) 371379 Stück 3 %, 65198 Stück 4 % und 32168 Stück 4,5 % bevorrechtete Schuldverschreibungen 2. Ranges. Nicht in Rechnung kommen die verpfändeten älteren und diejenigen Schuldverschreibungen, die sich aus irgend welchem Grunde in der Gesellschaftskasse befinden und der Gesellschaft gehören, da sie sämmtlich vernichtet werden. 2. Die verbleibenden 212210 Stück, welche mit den unter 1a genannten 280200 Stück die in Art. I bezeichneten 492410 Stück 3 % bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. Ranges bilden, werden folgendermaassen verwendet: a) 50000 Stück zur Ablösung der der Madrid-Caceres-Portugal und der Westspanischen Eisenbahngesellschaft gegenüber übernommenen Verpflichtungen, b) 13714 Stück zur Ablösung der Lasten bezüglich der Grossen Spanischen Centralbahn, c) 132347 Stück zur Einlösung der schwebenden Schuld einschliesslich der Guthaben des Staatsschatzes, d) 1282 Stück zur Neubildung der Ruhegehaltskasse der Gesellschaftsbeamten; diese Schuldverschreibungen sind unveräusserlich, e) der Rest von 14867 Stück, die nicht begeben werden, zur Bildung von ausserordentlichen Rücklagen.

In Art. VI hat sich nichts geändert.

Art. VII. Die Gläubiger der Gesellschaft bezüglich der schwebenden Schuld mit Ausnahme derjenigen gegen den Staatsschatz erhalten an Zahlungsstatt für ihre Guthaben und die bis Ende 1893 in laufender Münze erwachsenen 5 % Zinsen 3 % bevorrechtete Schuldverschreibungen 1. Ranges zum Preise von 315 Frcs. Gold, wobei 1 Milreis laufender Münze mit 1,66 Frcs. berechnet wird.

In den § 1 und 2 dieses Artikels hat sich nichts geändert.

Art VIII. Die schwebende Schuld beläuft sich auf höchstens 4508744,599 Mlrs. laufender Münze und wird durch Uebergabe von 59629 Stück 3 % Schuldverschreibungen 1. Ranges (mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1894 ab) beglichen.

In Art. IX hat sich nichts geändert.

Art. X. Die Schuld gegen den Staatsschatz wird durch Uebergabe von 3 % bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. Ranges (mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1894 ab) zum Preise von 315 Frcs. Gold, also durch 72718 Stück getilgt.

Art. XI. Alle Guthaben gegen die Gesellschaft, die vor dem 30. Oktober 1893 entstanden sind und deren Betrag nicht in die Vermögensrechnung desselben Jahres eingestellt ist oder deren Regelung nicht durch diesen Vergleich vorgesehen oder vor den zuständigen Gerichten zu dem genannten Zeitpunkt anhängig gemacht ist, sind ohne Werth. Die den Jahren 1891 und 1892 entsprechenden Zinsscheine der Schuldverschreibungen, die nicht in Zahlung gegeben wurden, sind nach Bezahlung der Zinsscheine von 1893 ohne Werth.

In Art. XII hat sich nichts geändert.

Art. XIII. Die übrigen Schuldverschreibungen der Gesellschaft werden unter folgenden Bedingungen umgetauscht oder abgestempelt: 1. Die gegenwärtig in Umlauf befindlichen 3 %, 4 % und die 4,5 % Schuldverschreibungen 2. und 3. Reihe werden ohne Aenderung des Nennwerthes oder des Zinssatzes umgetauscht oder abgestempelt, und zwar mit der Maassgabe, dass alle 3 % bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. Ranges, die den älteren 3 % Schuldverschreibungen entsprechen, umgetauscht werden. Für jede Gruppe von drei dieser älteren Schuldverschreibungen werden eine bevorrechtete Schuldverschreibung 1. Ranges und zwei bevorrechtete Schuldverschreibungen 2. Ranges von gleichem Nennwerth und Zinssatz zugetheilt. 2. Jede der 94510 Stück 4,5 % Beïra-Baixa-Schuldverschreibungen 1. Reihe wird als 3 % bevorrechtete Schuldverschreibung 1. Ranges unter den im ersten Absatz des Art. I vorgesehenen Bedingungen umgetauscht oder abgestempelt.

§ 1. Die neu geschaffenen oder durch Abstempelung hergestellten neuen 3 % bevorrechteten Schuldverschreibungen

1. Ranges bilden eine einzige Reihe und müssen die Art. 3 und 61 der Satzungen tragen, welche die Rechte jeder Gruppe von Schuldverschreibungen feststellen; ebenso verhält es sich mit den übrigen Arten der umgetauschten Schuldverschreibungen. Die Zinsscheine aller abgestempelten Schuldverschreibungen werden gegen neue Zinsscheine mit einem Stammende umgetauscht, in dem dieselben Artikel der Satzungen abgedruckt sind und das eine Ordnungsnummer in jeder Gruppe trägt, welches die neue Ordnungsnummer der Schuldverschreibungen wird.

§ 2. Die gegenwärtigen Schuldverschreibungen, die nicht innerhalb einer Frist von 5 Jahren nach der Aufforderung zum Umtausch oder zur Abstempelung vorgelegt werden, verfallen zu gunsten der Gesellschaft. Die Schuldverschreibungen 1. Ranges, die zum Umtausch der verfallenen geschaffen sind, werden den in Art. V genannten ausserordentlichen Rücklagen zugefügt, während der Nennwerth der entsprechenden Schuldverschreibungen 2. Ranges von der Schuld abgeschrieben wird.

§ 3. Alle älteren gegen neue umgetauschten Schuldverschreibungen werden vernichtet.

Art. XIV. Das der Gesellschaft gehörende baare Guthaben wird dazu verwendet, um sofort nach Genehmigung dieses Vergleichs die den Zinsscheinen der umgetauschten oder abgestempelten Schuldverschreibungen für 1893 entsprechende Summe zu zahlen; zunächst werden dabei an die 94 510 bevorrechteten Schuldverschreibungen, welche durch die Beïra-Baixa-Gewähr besonders sichergestellt sind, bis zur Höhe ihres auf 15 Frcs. Gold für 1893 ermässigten Zinsscheines die aus der Gewähr für 1892 und 1893 stammenden Summen, die zum theilweisen Ausgleich der Schuld gegen den Staatsschatz gedient haben, gezahlt, wobei zu berücksichtigen ist, dass zu diesem Zweck die Gewähr für das 2. Halbjahr 1893 flüssig ist.

§ 1. Die Zinsscheine der Schuldverschreibungen für das Jahr 1894 und für das 1. Halbjahr 1895 werden am 1. Oktober dieses Jahres bezw. 1. April und 1. Oktober 1895 bezahlt.

§ 2. Die auf den Zinsscheinen der Schuldverschreibungen im Zahlungslande ruhenden Steuern sind auch ferner vom Inhaber zu tragen; dasselbe gilt von den Zinsscheinen für 1893.

§ 3. Die etwaigen Stempelabgaben, denen die alten und neuen Schuldverschreibungen der Gesellschaft auf Grund des Vergleichs unterworfen werden können, sind von den Betheiligten zu tragen und werden vom ersten Zinsschein für 1894 abgezogen.

In Art. XV hat sich nichts geändert.

In Art. XVI bleibt der erste Absatz unverändert, der zweite Absatz dagegen, der von der Konzessionsänderung handelte, fällt fort.

Art. XVII. Die Satzungen der Gesellschaft werden durch die folgenden, die einen untrennbaren Theil des Vergleichs bilden, ersetzt.

(Schluss folgt.)

Aus Südamerika.

Argentinien.

Nach der am 12. Mai d. J. vor dem Kongresse vom Präsidenten Pena verlesenen Botschaft hat das Eisenbahnnetz der Republik eine Ausdehnung von 13 134 km, die ein Kapital von 399 457 906 Piaster Gold darstellen. Abgesehen von La Rioja gibt es jetzt keine bedeutende Stadt mehr, die nicht mit dem übrigen Theil des Landes durch die Eisenbahn verbunden ist und auch die noch vorhandene Lücke wird in kurzem ausgefüllt sein. Von den genannten 13 134 km entfallen 4 078 km auf die Provinz Buenos Ayres, 3 369 km auf Santa Fe, 1 948 km auf Cordoba, 1 046 km auf Santiago del Estero, 718 km auf Entre Rios, 487 km auf Tucuman, 372 km auf Mendoza, 362 km auf Catamarca, 327 km auf San Luis, 304 km auf Corrientes, 257 km auf Salta, 152 km auf La Rioja, 83 km auf San Juan, 72 km auf die Bundeshauptstadt, 70 km auf das Territorium Chubut, 68 km auf die Pampas und 50 km auf die Provinz Jujuy. Von dem Anlagekapital entfielen 42 107 501 Piaster auf die Bahnen der Bundesregierung; 83 259 321 P. auf die gewährleisteten Bahnen, 224 717 783 P. auf die Privatbahnen und 49 373 300 P. auf die von den Provinzen unterstützten Bahnen. Befördert wurden 1893 12 969 145 Reisende (1 381 562 mehr als 1892), 6 295 995 t Güter (3 988 320 t mehr) und 64 094 t Gepäck und Packete. Die Betriebseinnahmen betrugen 66 723 326 P. Papier, die Ausgaben 39 338 490 P. P. und der Ueberschuss 27 204 836 P. P. Die wirthschaftlichen Wirren- und die Entwerthung des Papiergeldes haben verhindert, dass die Verzinsung des Anlagekapitals mehr als 2,18 % betrug. Dieselben Gründe haben auch die Zahlung der den Eisenbahnen schuldigen Zinsengewähr verzögert.

Die Regierung hat folgende Verordnung zur Lösung der Zinsengewähr-Frage erlassen: 1. Die Bundesregierung schuldet den gewährleisteten Eisenbahnen 8 732 805,90 P. Gold bis 31. Dezember 1893 auf Grund der Zinsengewähr; die Gesellschaften schulden dagegen der Regierung 17 596 291,45 P. Papier als Antheil der Betriebseinnahmen, den sie nach dem Gesetz und den Konzessionsurkunden an den Staatsschatz einzuzahlen hatten. 2. Bezüglich dieser Zinsengewähr können die Streitfragen nur durch die in den Konzessionen vorgesehenen besonderen Gerichtshöfe entschieden werden. 3. Streitpunkte bestehen mit der Buenos Ayres und Pacificbahn. 4. Vor Lösung dieser schwebenden Punkte kann man zu keiner billigen Regelung gelangen. 5. Im Haushalt des laufenden Jahres ist eine Summe von 2 Millionen P. Gold zur Bezahlung der Zinsengewähr vorgesehen, diese Summe ist aber nicht hinreichend, um alles zu bestreiten, was dieses Jahr geschuldet wird. 6. Die Regierung ist besorgt, den Gesellschaften zu Hilfe zu kommen, indem sie ihnen unter Anrechnung auf die rückständige Zinsengewähr den ihnen im Haushalt des laufenden Jahres zugetheilten Betrag bezahlt. 7. Das einzige Mittel endlich zur Bezahlung der geschuldeten Summen besteht darin, die jeder Gesellschaft geschuldeten Summen als Grundlage zu nehmen ohne Rücksicht auf die Einnahmen und Ausgaben, weil sonst die Auszahlung ins Unendliche verzögert würde. Mit Rücksicht auf diese Gründe bestimmt daher die Verordnung unter Vorbehalt der späteren Abrechnung: a) der Staatsschatz bezahlt nach Verhältniss des jeder Gesellschaft geschuldeten Betrages die Summe von 2 Millionen P. Gold in vierteljährlichen Beträgen, und zwar die erste sofort, die andere am 30. Juni, 30. September und 31. Dezember, nachdem die Abrechnung der geschuldeten Summen zuvor dem Finanzminister unterbreitet ist. b) Diese Zahlungen werden auf den am 31. Dezember 1893 geschuldeten Betrag angerechnet.

Die Central-Argentinische Eisenbahn (746 Meilen) hatte 1893 eine Einnahme von 623 612 £ (gegen 532 489 £ in 1892), eine Ausgabe von 364 617 (348 957) £ oder 58,47 (65,53) % der Einnahme und einen Ueberschuss von 258 995 (183 532) £. Zur Verfügung der Hauptversammlung standen 90 423 £, von denen 67 119 £ Gewinn (1 %) vertheilt, 15 000 £ den Rücklagen zugefügt und 8 304 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Für den durch den Aufstand erwachsenen Verlust hat die Gesellschaft Entschädigung von der Regierung beansprucht. Die Zukunft bietet der Gesellschaft gute Aussichten.

Die Buenos Ayres Great Southern railway (1 398 Meilen) hatte im 2. Halbjahr 1893 eine Einnahme von 498 676 £, eine Ausgabe von 206 499 £ und einen Ueberschuss von 292 177 £ (gegen 255 775 £ im gleichen Zeitraum 1892). Der Personenverkehr hat sich um 7,4 % und der Gepäckverkehr um 2,23 % vermindert; der Güterverkehr ist dagegen um 2,89 % und der Viehverkehr um 47,63 % gegen das Vorjahr gestiegen. Einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre blieben 90 831 £ verfügbar; es wurden ausserdem 71 668 £ den Rücklagen entnommen, um für das Halbjahr einen steuerfreien Gewinn von $2^1/_2$ % vertheilen zu können.

Die Buenos Ayres and Rosario railway (903 Meilen) hatte 1893 eine Reineinnahme von 280 266 £, zu der noch 1 850 £ Uebertrag aus dem Vorjahre und 3 373 £ Zinsen der Rücklagen kamen. Nach Verzinsung der Schuldverschreibungen und der bevorrechteten Antheilscheine blieben 20 709 £ verfügbar, die auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die Gesellschaft hat unter den politischen Unruhen hart gelitten.

Die Buenos Ayres Western railway (403 Meilen) hatte im 2. Halbjahr 1893 eine Einnahme von 280 919 £ (gegen 262 177 £ im 2. Halbjahr 1892), eine Ausgabe von 128 007 (113 550) £ und einen Ueberschuss von 152 912 (148 627) £; hierzu kamen 74 093 £ Pacht für die veräusserten Strecken, 321 £ verschiedene Zinsen und 10 841 £ Uebertrag aus dem Vorjahre, so dass sich ein Gesammtüberschuss von 238 168 £ ergab. Nach Verzinsung der Anleihen und Vorzugs-Antheilscheine blieben 72 114 £ verfügbar, welche die Vertheilung eines Gewinnes von $2^1/_2$ % für das Halbjahr gestatteten, während 9 614 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Im Januar d. J. hat der Verwaltungsrath die 5 % Gold-Schuldverschreibungen von 1885/86 und die 6 % Schuldverschreibungen von 1882 zur Umwandlung in 4 % Schuldverschreibungen einberufen. Da die meisten Inhaber der 5 % Schuldverschreibungen dieser Aufforderung entsprochen haben, so war die Gesellschaft in der Lage, die nicht umgewandelten Stücke im September d. J. zurückzuzahlen. Auch bezüglich der 6 % Schuldverschreibungen hofft die Gesellschaft die Umwandlung wenn nicht ganz, so doch grossentheils unter günstigen Bedingungen ausführen zu können.

Die Villa Maria und Rufino Eisenbahn hatte im Jahre 1893 eine Einnahme von 149 394 £ (gegen 90 760 £ in 1892), eine Ausgabe von 236 644 (275 740) £ und einen Fehlbetrag von 87 250 (184 980) £. Die Zinsengewähr ist seit 30. September 1891 rückständig, aber die Regierung hat die Leistung einer Abschlagszahlung angeordnet.

Die North West Argentine railway (94 Meilen) klagt über die allgemeine Dürre zu Ende 1892 und über die schlechte Zucker-, Reis- und Getreideernte, über den im Juli 1893 ausgebrochenen Aufstand, der im September den Verkehr ganz lahm legte, und über das hohe Goldaufgeld. Die Tarife wurden infolge dessen am 15. Oktober im Verhältniss von 80 auf 100 % und am 18. Dezember auf 110 % für Personen und auf 120 % für die meisten Waaren erhöht. Die Einnahmen wurden für die Bedürfnisse des stets steigenden Verkehrs gebraucht, doch ist das Vertrauen in die Zukunft des Unternehmens nicht geschwächt.

Bei der Compagnie française des chemins de fer de la province de Santa Fe waren bis Ende 1893 von den bei Annahme des Vergleichs im Umlauf befindlichen 165 015 Schuldverschreibungen 162 569 Stück gegen neue umgetauscht. Von den noch auszuführenden Neubauten war die Zweigbahn von Santa Fe nach Santo Tome (9,343 km) zur Zeit der Hauptversammlung (29. Juni 1894) vollendet. Von der Linie Santa Fe-Rosario ist der Personenbahnhof in Rosario noch auszuführen; an die Central-Argentinische Bahn ist seit März 1893 ein Anschluss in Rosario hergestellt. Zur Unterstützung des Hafens Colastine ist noch ein Hafen in Canaletas gebaut. Die Einnahmen beliefen sich 1893 bei einem Netze von 1 302 km (gegen 1 156 km in 1892) auf 2 744 429,89 (2 383 687) Piaster Papier, die Ausgaben auf 2 497 917,97 (2 176 566) P. P. und der Ueberschuss auf 246 511 92 (207 121) P. P. In den Betriebsausgaben befinden sich 160 448,93 P. P., die nach dem Vergleich aus den (noch nicht gebildeten) Rücklagen hätten bestritten werden sollen. Der Betrieb hat wegen der Aufstände nicht alle Hoffnungen erfüllt. Zu dem Ueberschuss von 246 511,92 Piaster Papier kommen 180 137,24 P. P. für Verwaltungskosten, die schon in den Betriebskosten enthalten sind, während diese Verwaltungskosten nur 171 692,07 P. P. betrugen, so dass sich 381 265,04 P. P. ergaben. Diese Summe erhöht sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre und verschiedene Erträge auf 673 973,21 P. P. Davon beanspruchten indessen verschiedene nicht zum Betriebe gehörige Ausgaben 528 480,04 P. P., während 145 493,17 P. P. verfügbar blieben und auf neue Rechnung übertragen wurden.

Die West-Santa Fe-Eisenbahn hatte 1893 eine Einnahme von 1 608 935 P. P. (gegen 931 686 P. in 1892), eine Ausgabe von 856 105 (641 310) P. oder 53 (69) % der Einnahme und einen Ueberschuss von 752 830 (290 376) P. Dank der ausserordentlichen Entwickelung des Ackerbaues ist die Zukunft des Unternehmens gesichert und die Zeit der Fehlbeträge überwunden. Indessen mussten von dem Ueberschuss die Tilgung und die Schulden bestritten werden, von denen ein Theil bezahlt ist. Jedenfalls ist die Zeit der Gewinnvertheilung nicht mehr fern.

Die Compagnie française des chemins de fer argentins hatte 1893 eine Einnahme von 804 816,02 P. P., aber eine Ausgabe von 1 426 313,31 P. P. und demnach einen Fehlbetrag von 621 497,29 P. P. = 946 138,34 Frcs.; hierzu kamen an Zinsen der Schuldverschreibungen 231 583,35 Frcs., an Entlohnung des gesetzlichen Rathes in Argentinien 6 828,10 Frcs. und an allgemeinen Unkosten 59 598,18 Frcs. Von dem hieraus erwachsenden Gesammt-Fehlbetrage von 1 244 147,97 Frcs. gehen aber 94 022,50 Frcs. ab, welche die Gesellschaft Fives Lille für Instandsetzung des Fahrparks zu erstatten hat, so dass sich der Fehlbetrag auf 1 150 125,47 Frcs. berechnet.

Die Cordoba-Centralbahn hatte 1893 auf ihrer Stammbahn (128½ Meilen) eine Einnahme von 899 960 P. P., eine Ausgabe von 617 899 P. P. und einen Ueberschuss von 282 061 P. P.; auf der Central-Nordbahn (549½ Meilen) ergab sich eine Einnahme von 2 455 353 P. P., eine Ausgabe von 2 126 294 P. P. und ein Ueberschuss von 329 059 P. P. Von der auf Rechnung der Rückstände den gewährleisteten Bahnen im laufenden Jahre zu leistenden Abschlagszahlung, von der die erste Theilzahlung bereits erfolgt ist, fallen der Gesellschaft 82 400 £ zu, welche die Vertheilung von 2 % an die Schuldscheininhaber der Central-Nordbahn gestatten.

Im letzten Jahre genehmigten die Kammern von Chile die Herstellung einer Eisenbahn von Tinguiririca nach Lagartat; im Anschluss an diese Linie ist eine Verlängerung nach Argentinien geplant, wobei ein Tunnel von 1,2 km herzustellen ist. Diese Bahn würde von La Paz an der Argentinischen Grossen Westbahn über San Rafael und les Andes nach Tinguiririca (400 km) führen. Ausser den gewöhnlichen Begünstigungen verlangen die Unternehmer keine Unterstützung. Ausserdem ist eine neue Bahn von Jujuy in Argentinien über Quiaca nach Oruro in Bolivia (250 km), deren Kosten auf 4 Millionen Piaster Gold veranschlagt sind, in Aussicht genommen.

Chile.

In der bei Eröffnung des jetzigen Kongresses von dem Präsidenten Moutt verlesenen Botschaft ist über das Eisenbahnwesen folgendes gesagt: Der Bau der durch Gesetz vom 20. Januar 1888 genehmigten Bahnen schreitet in dem Maasse fort, als es die Mittel des Landes gestatten. Die Linien Huasco-Ballenar, Santiago-Melipilla, Pelequen-Peumo und Palmilla-Alcones sind der Generaldirektion der Eisenbahnen zum Betriebe übergeben worden. Die Linien Parral-Cauquenes, Coigue-Mulchen und Victoria-Temuco mit Ausnahme der Brücke über den Cautin und einiger Nebenarbeiten sind in diesem Jahre vollendet worden. Die Linie Osorno-Pichi Ropulli soll im Anfang 1895 fertiggestellt sein und die Linie Pichi Ropulli-Valdivia, deren Bau durch einen im März d. J. abgeschlossenen Vertrag gesichert ist, soll in 33 Monaten dem Betriebe übergeben werden.

Die Antofagasta and Bolivia railway company hatte im Jahre 1893 dank der Verlängerung nach Oruro eine Einnahme von 5 369 436 Piaster (gegen 3 778 503 P. in 1892). Der der Eisenbahngesellschaft zustehende Antheil, nämlich 40 % für die Stammlinie und 45 % für die Verlängerung, beträgt in Pfund Sterling umgetauscht 135 777 £; hierzu kamen 4 597 £ Reinertrag der Wasserwerke, so dass im ganzen 140 374 £ verfügbar waren. Da die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen die Vertheilung eines Gewinnes von 6 % an die Antheilscheine und die Verwaltungskosten 159 218 £ erforderten, so musste die Huanchacagesellschaft auf Grund ihrer Gewähr 18 844 £ zuzahlen. Für die Vorarbeiten einer Eisenbahn von Oruro nach La Paz sind 1 000 £ aufgewendet worden, doch muss die Ausführung dieser Bahn zur Zeit verschoben werden. Dem Verwaltungsrath liegen verschiedene Pläne für den Bau von Zweigbahnen nach wichtigen Bergwerksbezirken von Chile und Bolivia vor.

Von der Südamerikanischen Ueberlandbahn, die Argentinien und Chile verbinden soll und eine Länge von 1 306 km erhält, sind 1 189 km fertiggestellt. Auf der Argentinischen Seite sind noch 15 km und 2 Tunnel, auf der Chilenischen Seite 100 km herzustellen. Die Verzögerung des Baues wurde durch eine Finanzschwierigkeit, die in letzter Stunde zwischen den Hauptunternehmern John und Matthew Clark und der Chilenischen Regierung wegen der von dieser zu bewilligenden Gewähr entstand, veranlasst. Nachdem diese Schwierigkeit beseitigt ist, werden die Arbeiten kräftig gefördert werden, und zwar zunächst auf der Chilenischen Seite, damit die Bahn gleichzeitig vollendet wird.

Uruguay.

Die North Western of Uruguay railway hatte 1893 eine Einnahme von 34 036 £ (514 £ mehr als 1892), eine Ausgabe von 30 321 £ (1 036 £ mehr) und einen Ueberschuss von 3 715 £; hierzu kamen der Ertrag der 4 % inneren Schuldverschreibungen und die Zinsengewähr von zusammen 24 768 £, so dass sich ein Ueberschuss von 28 483 £ ergab. Nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen blieben 4 603 £ verfügbar; es mussten aber noch 1 000 £ den Rücklagen entnommen werden, um an die Vorzugs-Antheilscheine 1 % Gewinn vertheilen zu können.

Bücherschau.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht auf Grund des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und der Konferenzbeschlüsse vom Juni und September 1893, dargestellt von Eduard Rosenthal, a. o. Professor der Rechte an der Universität Jena. Jena, Verlag von Gustav Fischer. 1894. Preis 9 *M.*

„Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs; er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Verbindungen an.“ Dieses Kaiserwort kennzeichnet treffend die hervorragende Bedeutung des Berner internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnverkehr vom 14. Oktober 1890, dessen Darstellung obiges interessante Werk gewidmet ist. Die Rechtsverhältnisse, die bei Beförderung eines Gutes von einem Orte des Inlandes in das Ausland auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes zwischen dem Frachtnehmer und den Eisenbahnen und den an dem Transport betheiligten Eisenbahnen untereinander entstehen, bezeichnet man als Internationales Eisenbahn-Frachtrecht. Dieses Rechtssystem ist also ein Theil des internationalen Frachtrechts, dieses wieder gehört zu dem internationalen Handelsrecht. Während die weiteren internationalen Verhältnisse zur Zeit nur der Rechtswissenschaft angehören, schuf jener Staatsvertrag für das internationale Eisenbahn-Frachtrecht ein gemeinsames Rechtssystem. Während der internationale Weltpostvertrag und der Telegraphenvertrag zumeist einheitliche tarifarische und technische Bestimmungen, und nur wenige Rechtsnormen enthalten, ist hier ein Europäisches Eisenbahngesetzbuch entstanden, das die Keime weiterer Ausgestaltung in sich birgt. Am 1. Januar 1893 trat das Uebereinkommen in Geltung. Wenn seine Normen vor der Hand nur einen Theil Europas umfassen,

so haben wir in ihnen doch verheissungsvolle Anfänge eines künftigen Rechtes aller Kulturstaaten, in seinem Ausbau wird es dem internationalen Verkehre die feste Grundlage der Rechtssicherheit und damit dem Welthandel eine mächtige Förderung verleihen.

Das Berner Uebereinkommen besteht aus vier zusammenhängenden Theilen: 1. Uebereinkommen im engeren Sinne, 60 Artikel, nebst einer Anlage, enthaltend die Liste der betheiligten Eisenbahnstrecken; 2. Reglement, betreffend Errichtung eines Centralamtes, 3 Artikel; 3. Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen, 11 Paragraphen nebst 4 Anlagen; 4. Protokoll (Schlussprotokoll). Der grössere Theil des Uebereinkommens betrifft die privatrechtlichen, aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Beziehungen zwischen Verfrachter und Eisenbahnen. Es beschäftigt sich ferner mit Form und Inhalt des internationalen Frachtbriefes, mit der Annahme, der Verpackung des Gutes, der Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, der Berechnung und Zahlung der Fracht usw. Mehr in das Gebiet des öffentlichen Rechts gehören die Bestimmungen der Art. 23 und 47—58 in Verbindung mit dem Reglement über die Errichtung des Centralamts. Auch das Rosenthal'sche Werk schliesst sich an diese Eintheilung und die Reihenfolge der Artikel an. Vorausgeschickt ist eine flüssig geschriebene, den früheren Rechtszustand und die Entstehungsgeschichte des Berner Vertrages schildernde Einleitung. Sodann umfasst Abschn. 1 die Hauptgrundsätze des Uebereinkommens (Art. 1—5), Abschn. 2 den Inhalt des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrags (Art. 6—13), Abschn. 3 dessen Ausführung (Art. 14, 15), Abschn. 4 die Erfüllung (Art. 16—28), Abschn. 5 die Haftpflicht der Bahn für Verlust, Minderung, Beschädigung und verspätete Ablieferung des Gutes (Art. 29—43), Abschn. 6 das Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn (Art. 44—46), Abschn. 7 die rechtlichen Beziehungen der Bahnen untereinander, insbesondere das Rückgriffsrecht (Art. 47—54), Abschn. 8 das Prozessrecht (Art 27, 28, 56), Abschn. 9 das Centralamt (Art. 57, Reglement über Errichtung eines Centralamtes).

In dem Berner Vertrage liegt der erste erfolgreiche Versuch, über einen ausserordentlich wichtigen Theil des Privatrechtes ein internationales Rechtsbuch zu schaffen. Die ganze Form und Eintheilung des Uebereinkommens entspricht einem internationalen Gesetze, zu welchem vorliegende Arbeit einen trefflichen Kommentar bildet. Genau dem Aufbau und der Eintheilung der Normen des Vertrages folgend, vereinigt die Rosenthal'sche Darstellung die Vorzüge einer systematischen Entwickelung des Inhaltes mit den Vortheilen einer sich an den Text eng anschliessenden Erläuterung der einzelnen Stellen. Bei Bearbeitung des umfangreichen Werkes (397 Seiten) hat der Verfasser ein reiches Material gründlich studirt und mit Geschick gesichtet; ausgiebig sind die Vorarbeiten, insbesondere die Protokolle der Berner Konferenzen, die Eisenbahn-Gesetzgebung, die Frachtrechtslitteratur und Rechtsprechung der betheiligten Staaten, die Entscheidungen des Berner Centralamtes berücksichtigt und mit wissenschaftlichem Geiste verarbeitet. Die Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln sind klar und präzis gefasst, eine weitgehende Kasuistik ist mit Recht vermieden, da sie auf dem gegenwärtigen Gebiete leicht irreleitet und verwirrt. Von grossem Werth ist die Berücksichtigung des Eisenbahnrechtes und der Rechtsprechung der Kulturstaaten, da die Vergleichung der Rechtsanschauungen der betheiligten Länder zum Verständniss des durch das Uebereinkommen geschaffenen Rechtes dient und vielfach klärend wirkt. Hierdurch genügt das Werk gleichzeitig den wissenschaftlichen Anforderungen und den Bedürfnissen der Praxis, so dass das Buch auch für die Zwecke der nichtjuristischen Interessenten aus den Kreisen der Eisenbahnverwaltung, des Handels und der Industrie bestimmt ist. Seiner Natur nach greift der Stoff des Werkes vielfach über die Rechtswissenschaft hinaus, in das Gebiet des Handels und des Verkehrswesens ein. Die Darstellung musste hierauf Rücksicht nehmen, was ihr nach allen Richtungen gelungen ist. Die gemeinverständliche Darstellungsweise leitet den Leser sicher durch die Fülle der Einzelvorschriften, überall den Kern der Sache klar hervorhebend. Der Verfasser, der die Lücken des Internationalen Uebereinkommens an keiner Stelle übergeht, ist doch andererseits so sehr von der Grösse des Erreichten durchdrungen, dass sich seine Ausführungen durch eine wohlthuende Wärme der Sprache auszeichnen. Es lässt sich erwarten, dass gerade diese Eigenschaft dem Buch den Eingang auch in die weiteren Interessenkreise verschafft. Zur Erleichterung der praktischen Benutzung bringt der Anhang zum Abdruck: eine Zusammenstellung der in den einzelnen Staaten vom Bahntransporte ausgeschlossenen Gegenstände, den Deutschen und Französischen Wortlaut des Uebereinkommens und eine vergleichende Zusammenstellung der den einzelnen Artikeln entsprechenden in den Vertragsstaaten geltenden Frachtrechtsnormen.

Der sachliche Werth des Berner Vertrages beruht vor allem darin, dass er ein Gesetzbuch darstellt, das auf dem Boden verschiedener Rechtssysteme entsprossen, aus allen das Beste entnehmend, in einem einheitlichen organischen Ganzen, gleichsam den Niederschlag des modernen Europäischen Eisenbahnrechtes bildet. Schreiten die Kulturstaaten weiter auf dieser Bahn, so wird das Uebereinkommen als ein weithin sichtbarer Markstein in der Geschichte des internationalen Rechtes erscheinen. Fast alle Vertragsstaaten haben bereits ihr inneres Eisenbahn-Frachtrecht nach dem des Berner Uebereinkommen umgestaltet. Das Ziel aller Bestrebungen bleibt ein internationales Uebereinkommen, welches sich auch auf den inneren Verkehr bezieht und für das gesammte Eisenbahn-Frachtrecht Europas ein gemeinsames Recht schafft. Möge die gediegene Arbeit des hervorragenden Fachmannes zur Erreichung dieses Zieles beitragen. Z.

Die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Eisenbahnen. Sammlung der die Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden Spezialgesetze, Konzessions- und sonstigen Rechtsurkunden. Von Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, K. K. Ministerialsekretär und Dr. August Weeber, K. K. Ministerial-Vizesekretär. Erscheint in Heften zu 8 Bogen Inhalt. Preis jedes Heftes 1 fl. 20 kr. = 2 *M.* 25 *₰*. A. Hartleben's Verlag, Wien, Pest und Leipzig. Bisher erschienen: 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 16., 17. Heft. Auch in eleganten Halbfranzbänden à 10 fl. = 18 *M.* Bisher erschienen I., II. Band.

Das Werk stellt sich die Aufgabe, sämmtliche die einzelnen Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden grundlegenden Gesetze, Konzessionsurkunden, Protokolle, Ministerialerlasse usw., soweit dieselben zur Zeit seines Erscheinens noch in Geltung sind, in möglichster Vollständigkeit mit ihrem authentischen Texte wörtlich zum Abdrucke zu bringen. Was die Anordnung des Stoffes betrifft, so werden zuerst die K. K. Staatsbahnen, hierauf die gemeinsamen Oesterreichisch-Ungarischen, dann die älteren Oesterreichischen Privateisenbahnen und zuletzt die selbständigen Lokalbahnen behandelt werden. Die uns vorliegenden neuesten Hefte 16 und 17 bringen die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Privatbahnen, nordwestliche Gruppe (Böhmische Kommerzialbahnen, Reichenberg-Gablonz-Tannwald, Mühlkreisbahn usw.) zum Abdruck. Das Werk bietet in systematischer und authentischer Form das zerstreute Gesetzmaterial der Oesterreichischen Eisenbahn-Rechtsurkunden und empfiehlt sich also von selbst.

P. Stühlen's Ingenieurkalender für Maschinen- und Hüttentechniker. **1895.** Eine gedrängte Sammlung der wichtigsten Tabellen, Formeln und Resultate aus dem Gebiete der gesammten Technik, nebst Notizbuch. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Friedrich Bode, Civilingenieur in Dresden. Dreissigster Jahrgang. Essen. Druck und Verlag von G. D. Baedeker. Preis geb. 3,50 *M.*, in Brieftaschenform 4.50 *M.*

Der Ingenieurkalender für 1895 ist soeben in seinem dreissigsten Jahrgange erschienen. Der Inhalt dieses allgemein beliebten technischen Fachkalenders hat sich wenig geändert — Umfang und elegante solide äussere Form sind dieselben geblieben —, die einzelnen Abschnitte sind aber genau durchgesehen und verbessert worden; insbesondere sind die Abschnitte über Dampfkessel und Dampfmaschinen umgearbeitet worden. Sonst enthält der Kalender in bekannter, kurz gefasster und doch eingehender Weise die nothwendigsten Angaben aus den Gebieten der Mathematik, Chemie, Mechanik und Maschinentechnik, Eisenhüttentechnik und Elektrotechnik. Einige der Abschnitte sind so eingerichtet, dass sie unbeschadet des Einbandes aus dem Kalender entfernt werden können. Ausser Münz- und Gewichtstabellen sind auf den Rückseiten der Uebersichtskalender und der Landkarten wiederum die wichtigsten Angaben über die Deutschen technischen Vereine, technischen Hochschulen und Bergakademien angeführt. Von den Beilagen erwähnen wir die Sicherheitsvorschriften für elektrische Beleuchtungsanlagen und Umrechnungstabellen für Preussisches, Englisches und metrisches Maass und Gewicht, die sozialpolitischen Gesetze und Bekanntmachungen der neuesten Zeit nebst den Verordnungen usw. über Dampfkessel, sowie das Gesetz zum Schutz der Waarenbezeichnungen vom 12. Mai 1894. Als Beigaben begrüssen wir wiederum das bekannte, zweckentsprechende Westentaschenbüchlein, das sorgfältig durchgesehen und verbessert ist und eine neue Tafel der spezifischen Wärmen für Gase bei verschiedenen Temperaturen enthält. Es ist wohl nicht nothwendig, den treuen Begleiter unserer Technikerwelt, welcher nunmehr in seinem 30. Jahrgang vorliegt, besonders zu empfehlen, wir wünschen ihm den weiteren guten Erfolg, den er in ganzem Maasse verdient.

Von derselben Verlags-Buchhandlung, G. D. Baedeker in Essen, ist uns das Werkchen zugegangen: **Zerreiss-Tabellen.** Tabellen zur Bestimmung der Elastizitätsgrenze, Zugfestigkeit und Kontraktion bei Zerreissprobe-Stäben aus Stahl, Eisen und Kupfer. Berechnet und herausgegeben von Otto Weinlig. Preis in eleg. Umschlag geheftet 3 ℳ 50 ₰.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

An Stelle des Eisenbahndirektions-Präsidenten von Guérard, der zum 1. April 1895 seine Pensionirung nachgesucht hat und bis dahin beurlaubt ist, ist der vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheime Ober-Regierungsrath Becher, zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. designirt. Derselbe hat die Präsidialgeschäfte zunächst kommissarisch übernommen.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

An Stelle des pensionirten Direktions-Kanzleichefs von Stolyhwo ist der bisherige Stellvertreter desselben, von Labunski, zum Direktions-Kanzleichef der Warschau-Wiener Eisenbahn ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Im Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion Oldenburg einerseits und Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits werden folgende Entfernungen berichtigt:

a) Lohne i/Oldenbg.-Ringenwalde von 527 in 561 km
b) Neuschanz- „ „ 561 „ 585 „
c) Ocholt- „ „ 521 „ 527 „
d) Nordenham- „ „ 585 „ 521 „

Die höheren Entfernungen zu a) bis c) treten erst mit dem 1. Dezember d. J. in Gültigkeit.

Soldin, den 13. Oktober 1894. (2547)

Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in unserer Bekanntmachung vom 12. Mai l. J. zur Kenntniss gebrachte Aenderung der Stationsnamen Scherzligen in „Thun-See“ und Thun in „Thun-Bahnhof“ ist rückgängig gemacht worden.

In den Tarifen für den Verkehr mit der Schweizerischen Centralbahn sind daher die alten Bezeichnungen Scherzligen und Thun wieder herzustellen.

Karlsruhe, den 11. Oktober 1894. (2548)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 betr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. ab treten für den Verkehr zwischen unserer Verkehrsstelle Neschwitz und den Stationen Lehesten und Ludwigsstadt der Bayerischen Staatsbahn direkte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 13. Oktober 1894. (2549)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr — Heft I. Mit dem 1. November d. J. wird die Station Oroszka der Ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Für Sendungen nach dieser Station kommen die gleichen Frachtsätze zur Erhebung, welche im genannten Tarif für die Station Csata (Ungarische Staatsbahn) vorgesehen sind.

Breslau, den 27. Oktober 1894. (2550)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsich-Oesterreichischer Grenzverkehr. An Stelle des Tarifs vom 1. Februar 1889 nebst Nachträgen tritt am 1. November d. J. ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks und zwischen Ober-Graslitz (Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Soweit Erhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. Dezember 1894 Gültigkeit.

Abdrücke des Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen oder durch Vermittelung der Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 12. Oktober 1894. (2551)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich für die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Anhang zum Binnen-Gütertarif. Am 18. d. Mts. gelangen zwischen Wilhelmsbrück und Heinersdorf direkte Frachtsätze für die regelrechten Tarifklassen und die Ausnahmetarife für Holz, Wegebaumaterialien und Düngemittel etc. zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 15. Oktober 1894. (2552)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Breslau-Warschauer
Eisenbahngesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. November l. J. gelangt zum Gütertarif, Theil II, das Heft B (gemeinschaftliches Heft) zur Einführung.

Dasselbe enthält: „Besondere Bestimmungen, nebst Kilometerzeiger für den Güterverkehr zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Lokalbahn, der Bács-Bodrogher Lokalbahn, der Budapest-Lajosmizseer Lokalbahn, der Puszta-Tenyö-Kún-Szt. Mártoner Lokalbahn, der Kún-Szt. Márton-Szenteser Lokalbahn und der Vinkovci-Brckaer Lokalbahn), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ungar. Linien) und der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Ungar. Linien) einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Für den Geltungsbereich dieses Tarifheftes werden die Kilometerentfernungen und Vorbestimmungen in den bestehenden Tarifheften, welche auf Seite 2 des Heftes B näher bezeichnet sind, aufgehoben.

Der Preis dieses Tarifheftes beträgt 40 ₰ für das Stück.

München, den 11. Oktober 1894. (2553)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Dezember d. J. ab werden die Tarifkilometer für die Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn Eckernförde, Gettorf, Husby, Mohrkirch-Osterholz, Sörup und Süderbrarup um je **2 km** und für Lindauniss und Rieseby um je **3 km** erhöht.

Köln, den 11. Oktober 1894. (2554)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif für Getreide usw. vom 20. August/1. September 1894. Die Ausnahmefrachtsätze für Getreide usw. von Russischen Stationen nach Pillau über Grajewo, enthalten im Preussisch-Russischen bezw. Moskau-Königsberger Ausnahmetarif 1 vom 20. August/1. September 1894, gelten vom 1./13. Oktober d. J. ab nach Pillau auch über Wirballen und zwar:

a) von sämmtlichen unter 6, 8 bis 12 und 18 bis 32 des letzteren Tarifs genannten Russischen Stationen,
b) von den unter 3 genannten Stationen der Charkow-Nikolajew-Bahn, wie bei a und b des Tarifs, sowie für die Linien Merefa-Woroschba und Krementschug-Romny aufgeführt,
c) von den unter 4 genannten Stationen der Ekaterinenbahn von a bis einschliesslich der Linie Krinitschnaja-Charzissk,
d) von den unter 5 genannten Stationen der Kiew-Woronesch-Bahn von Kobischtschi der Hauptlinie bis zum Schluss (einschliesslich der Zweigbahnen),
e) von den unter 7a der Linie Brjansk-Brest der Polässjeschen Bahnen genannten Stationon.
f) von dem unter 17a genannten Stationen der Moskau-Brester Bahn von Moskau bis einschliesslich Kolodischtsche.

Soweit nach dem Tarif über Grajewo für Stationen, die nach Vorstehendem in den direkten Verkehr über Wirballen einbezogen werden, höhere Frachtsätze mit späterer Gültigkeit vorgesehen sind, gelten letztere für den Verkehr über Wirballen erst vom 19. November/1. Dezember l. J. ab. Bis dahin bleiben die mit dem 19. November/1. Dezember 1893 eingeführten Frachtsätze des II. Nachtrages zum Deutsch-Russischen Aus-

nahmetarif 1 a, Theil I für Getreide usw. über Wirballen vom 1./13. August 1893 in Kraft. Ebenso gelten für alle übrigen im Tarif über Grajewo nicht genannten Russischen Stationen die Frachtsätze des letzteren Nachtrages über Wirballen bis auf weiteres (s. auch unsere Bekanntmachung vom 14. August l. J.). Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 10. Oktober 1894. (2555)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen anderseits anwendbaren gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 3 (für Lebensmittel in beschleunigter Fracht) ist mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J der I. Nachtrag erschienen.

Dieser Nachtrag, welcher von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann, enthält anderweitige Anstosstaxen für die Stationen der Sihlthalbahn und eine Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung mit den Stationen der Rorschach-Heiden-Bergbahn. Hierdurch treten theilweise kleine Frachterhöhungen ein.

Ferner ist der für obigen Verkehr gültige gemeinsame Schweizerische Ausnahmetarif Nr. 14 (für Düngemittel) mit Wirkung vom 10. Oktober l. J. durch Aufnahme des Artikels „kalzinirtes Düngesalz“ ergänzt werden.

Karlsruhe, den 11. Oktober 1894. (2556)
Generaldirektion.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Am 1. November cr. tritt Nachtrag II zu Theil I A (Reglement), Nachtrag VIII zu Theil I B (Tarifvorschriften) und Nachtrag X zu Theil II (Tariftabellen) in Kraft. Dieselben können kostenfrei von unserer Drucksachen-Kontrole bezogen werden.

Strassburg, den 10. Oktober 1894. (2557)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Staatsbahnverkehre Bromberg- und Altona-Berlin, sowie Hanseatisch-Ostdeutscher Verbandsverkehr. Vom 15. Oktober 1894 ab wird der für Braunkohlenbrikets in Mengen von 20 t bestehende Ausnahmetarif 20a im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Ausnahmetarif 8B im Staatsbahnverkehr Bromberg-Berlin, Ausnahmetarif 18 im Staatsbahnverkehr Berlin-Altona und Ausnahmetarif 9 im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsverkehr auf die Station Vetschau des Direktionsbezirks Berlin als Versandstation ausgedehnt. Von dem gleichen Tage ab gelangen für Braunkohlen-, Braunkohlenkokes- und Braunkohlenbrikets-Sendungen in Mengen von 10 t von Vetschau nach einzelnen Empfangsstationen des Direktionsbezirks Berlin, der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und des ehemaligen Deutsch-Nordischen Lloyd ermässigte Frachtsätze mit der Maassgabe zur Einführung, dass diese Sätze auf den Artikel Braunkohlenkokes bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung finden, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird.

Berlin, den 8. Oktober 1894. (2558MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M.-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1894 werden nachfolgende Bayerische Stationen im Verkehr mit Hünfeld in den Ausnahmetarif Nr. 6 (Rüben etc.) mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

zwischen Hünfeld und	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Aschaffenburg	0,35
Morlesau*)	0,38
Rottendorf	0,37

*) Lokalbahnzuschlag ist eingerechnet.

Frankfurt a/M., den 9. Okt. 1894. (2559)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Bromberg. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag VI zum Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft. Er enthält neben Aenderungen und Berichtigungen des Tarifs, Entfernungen für die an den Neubaustrecken Konitz-Nackel, Mohrungen-Wormditt und Osterode-Hohenstein in Ostpr. gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Bromberg, sowie anderweite zum Theil ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a./M., den 10. Okt. 1894. (2560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 15. Oktober d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 22 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 10. Oktober 1894. (2561)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden tritt der Nachtrag II zum Binnen-Gütertarif der Militär-Eisenbahn, mit Gültigkeit vom heutigen Tage, in Kraft.

Derselbe enthält neben ergänzenden Bestimmungen einen Ausnahmetarif für Kies von den diesseitigen Stationen Mahlow, Mellen und Sperenberg nach Berlin bezw. Marienfelde der Militär-Eisenbahn.

Berlin, den 15. Oktober 1894. (2562)
Die Direktion der Militär-Eisenbahn.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder-Eisenbahn. (Im Betriebe der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn). (Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder-Eisenbahn.) Der im Verordnungsblatte des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahn und Schifffahrt Nr. 98 vom 30. August 1894 publizirte Nachtrag III tritt mit Rücksicht auf die im Verordnungsblatte No. 111 vom 29. September 1894 publizirte Einführung eines neuen Gebührentarifes nicht in Kraft.

Wien, am 6. Oktober 1894. (2563)
Die Direktion
der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung
der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder-Eisenbahn.

4. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 50 Radsätzen soll vergeben werden; Angebote sind bis zum 20. d. M. einzureichen, die Bedingungen und Zeichnungen durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 75 ₰ zu beziehen.

Giessen, den 11. Oktober 1894. (2564)
Gr. Direktion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 29.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 6.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 82. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Oktober 1894.

Inhalt:

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1892/93. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Bankettrede d. Handelsministers.
Ergebnisse der beiden Enqueten über das Eisenb.-Betr.-Regl.
Ministerkonferenz über wichtige Verkehrsfragen und die Verstaatlichung der Südbahn.
Staatliche Erwerbung des letzten Theiles d. Wr. Verbind.-B.
Enthebung der Eisenb.-Bediensteten vom Landsturmdienste.
Budget d. Ungar. Handelsministeriums für 1895.
Betriebseröffnungen im August.
Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen im August.
Betriebseröffnungen im Oktober.
Namensänderung von Stationen.
Erweiterung der Betriebsbefugnisse von Haltestellen.
Rechtsfall. Börsenbericht.
Aus Russland:
Zusammenlegung von Staatsb.-Verwaltungen.
Städtische Geschäftsstellen der Staatseisenbahnen.
Verbindungsbahn Cherson-Nikolajew.
Schwarzmeer-Uferbahn.
Balaschow-Kamyschin eröffnet.
Baltische Bahn: Naphtaheizung.
Kontrole auf den Eisenb.-Linien.
Ausbau der Transkasp. Bahn.
Samarkand-Taschkent.
Finnländische Bahnen.
Aus Frankreich:
Neuanlage von Haltestellen und Stationen.
Zinsengewähr d Südfrankreichb.
Anschlussvertrag d. Nordb. mit der Lokalbahn Aire-Berck.
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Bücherschau.
Personalnachrichten.
Aus der Schweiz:
Bund u. Eisenb.-Gesellschaften.
Schweizerische Centralbahn.
Nordostbahn.
Königl. Portugies. Eisenbahng. Schluss.
Bücherschau:
Dr. P. Silex. Ueber das Sehvermögen der Eisenbahnbeamten.
Ed. Graf Wilczek, Gedanken über die Sicherheit u. Oekonomie des Eisenbahnbetriebes.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1892/93.

(Fortsetzung aus Nr. 81.)

In dem Betriebsjahre 1892/93 sind bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues in zusammenhängenden Strecken 2 577 (2 367*) km Geleise, und zwar 33 (35) km mit Stuhlschienen, 2 276 (2 176) km mit breitbasigen Schienen auf Querschwellen, Steinwürfeln oder sonstigen Einzelunterlagen und 268 (156) km desgleichen auf Langschwellen umgebaut worden. Hierfür wurden, abgesehen von kurzen Strecken mit Stuhlschienen und mit breitbasigen Schienen unmittelbar auf der Unterbettung, 2 566 (2 328) km mit breitbasigen Schienen auf Querschwellen usw. und 9 (34) km desgleichen auf Langschwellen ausgeführt. Bei diesem Umbau und den einzelnen Auswechselungen der Geleise sind 4 210 674 (4 300 101) hölzerne Querschwellen, 389 073 (380 212) eiserne Querschwellen, 75 717 (57 357) eiserne Langschwellen und 24 122 (19 932) Steinwürfel usw. beseitigt und dafür 4 290 453 (4 162 484) hölzerne Querschwellen, 1 084 501 (1 075 563) eiserne Querschwellen, 15 412 (23 699) eiserne Langschwellen und 4 233 (6 287) Steinwürfel usw. neu eingelegt worden.

Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues (Material und Arbeitslohn) betrugen durchschnittlich:

1. für durchgehende Geleise:
   a) auf 1 km Geleislänge . . . . 1 345 (1 425) *M.*
   b) „ 1 000 Lokomotiv-Nutz- und Leerfahrtkilometer . . . . 203 (208) „
   c) auf 1 000 Wagenachskm aller Art . . . 5,77 (5,94) „

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres dar.

2. für die übrigen Geleise:
   a) auf 1 km Geleislänge . . . . 833 (1 004) *M.*
   b) „ 1 000 Lokomotivkm im Verschubsdienst . . . . 92 (106) „

3. für sämmtliche Geleise:
   a) auf 1 km Geleislänge . . . . 1 220 (1 323) „
   b) „ 1 000 Lokomotivkm . . . . 169 (177) „

Für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschliesslich des Oberbaues wurden 159 977 525 (165 089 640) *M.* oder auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 3 736 (3 906) *M.*, auf 1 km Geleislänge 2 142 (2 271) *M.*, auf 1 000 Lokomotivkm 297 (303) *M.* und auf 1 000 Wagenachskm 12 (12) *M.* verausgabt.

Am Schlusse des Berichtsjahres 1892/93 besassen die Deutschen Bahnen mit normaler Spurweite 15 475 (14 788) Lokomotiven, unter welchen sich 3 748 (3 439) Tenderlokomotiven befanden. Auf je 10 km Betriebslänge entfielen hierbei durchschnittlich 3,58 (3,48) Lokomotiven. Die Beschaffungskosten, welche sich für die am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Lokomotiven und Tender auf 667 831 691 (641 476 347) *M.* beliefen, sind im Durchschnitt für je 1 Lokomotive nebst Tender seit dem vorhergegangenen Berichtsjahre von 43 378 *M.* auf 43 156 *M.* zurückgegangen.

Im Vergleiche zu dem Vorjahre stellen sich die durchschnittlichen Beschaffungskosten der Lokomotiven wie folgt:

Lfde. Nr.	Bezeichnung	Höchster Durchschnittspreis der einzelnen Verwaltungen		Niedrigster Durchschnittspreis der einzelnen Verwaltungen		Durchschnittspreis im ganzen	
		1892/93	1891/92	1892/93	1891/92	1892/93	1891/92
		M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
1	1 Lokomotive nebst Tender	56 143	56 143	13 133	13 133	43 156	43 378
2	1 t Eigengewicht derselben . .	2 327	2 502	889	876	1 072	1 086
3	auf 10 km Betriebslänge .	322 639	302 740	14 128	14 128	154 626	150 756

Für die Hoyaer Bahn sind die Beschaffungskosten auf 1 t Eigengewicht zu 2 697 *M.* angegeben; es handelt sich bei derselben aber um Rowan'sche Dampfwagen, deren Kosten für den Lokomotivtheil und für den Wagentheil nicht haben getrennt werden können.

Die Anzahl der Personenwagen ist im ganzen von 27 512 auf 28 901, mithin um 1 389 Stück und die Anzahl der Personenwagenachsen von 61 111 auf 64 666 Stück, mithin um 3 555 Stück gewachsen. Die Personenwagen enthielten zusammen 1 231 128 (1 167 020) Sitz- bezw. Stehplätze, d. i. 64 108 Plätze mehr als im Vorjahre. Die Anzahl der Achsen auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr hat sich von 14,61 auf 15,23 erhöht. Die Beschaffungskosten der am Ende des Berichtsjahres vorhanden gewesenen Personenwagen betrugen überhaupt 245 948 414 (228 094 147) *M.* und auf je 1 Achse 3 802 (3 732) *M.*

An Gepäck- und Güterwagen waren im ganzen 308 336 (299 283) Stück mit 627 359 (608 530) Achsen vorhanden. Von letzteren entfielen durchschnittlich auf je 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr 145,61 (143,39). Die Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen ist überhaupt von 3 122 883 auf 3 311 060 t und, auf 1 Achse berechnet, von 5,13 auf 5,28 t gestiegen. Die ermittelten Beschaffungskosten der Gepäck- und Güterwagen betragen 903 644 401 (876 305 678) *M.*

Im ganzen beliefen sich die Beschaffungskosten der am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Lokomotiven nebst Tender, Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf 1 817 424 506 (1 745 876 172) *M.*

Ausser den aufgeführten Betriebsmitteln waren noch 1 889 (1 776) Postwagen vorhanden, welche, theils im Eigenthum der Postverwaltung befindlich, den Bahnverwaltungen überwiesen waren, theils den letzteren gehörten.

Von eigenen und fremden Lokomotiven sind in dem Betriebsjahre 1892/93 im ganzen auf den eigenen Betriebsstrecken in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Verschubsdienst rund 538 (544) Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 12 564 (12 867) Lokomotivkm (bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues) zurückgelegt worden, von welchen 337 588 746 (340 221 695) als eigentliche Nutzkilometer zur Aufzeichnung gelangten.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den eigenen Betriebsstrecken der Deutschen Bahnen mit normaler Spurweite im ganzen beinahe 13 159 (13 225) Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 307 102 (312 626) Wagenachskilometer geleistet.

Auf den fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn sind von den eigenen Wagen rund 2 222 (2 758) Millionen Achskilometer zurückgelegt worden. In dem Berichtsjahre sind an Wagenachskilometern geleistet: 1. von den Personenwagen zusammen 2 666 089 956 (2 600 362 958) bezw. auf eine Achse 42 182 (43 339), 2. von den Gepäckwagen 760 252 771 (757 803 824) bezw. auf eine Achse 48 081 (50 005), 3. von den Güterwagen 9 295 498 393 (9 416 383 242) bezw. auf eine Achse 15 194 (15 833) und 4. von den sämmtlichen Wagen 12 721 841 120 (12 774 550 024) bezw. auf eine Achse 18 416 (19 069).

Die Ausnutzung der Tragfähigkeit betrug bei den Güterwagen in beladenem und leerem Zustande 46,54 (47,01) %.

Im ganzen sind geleistet von den Personenwagen rund 14 106 (13 625) Millionen Bruttotonnenkilometer, von den Gepäckwagen 3 481 (3 496) Millionen Bruttotonnenkilometer und von den Güterwagen 53 611 (53 681) Bruttotonnenkilometer.

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfielen 63 983 (63 122) Achskm der Personenwagen, 18 180 (18 389) Achskm der Gepäckwagen und 6 997 (6 721) Achskm der Postwagen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 219 979 (226 484) Achskm der Güterwagen.

Für die Leistungen der Lokomotiven sind an Brennmaterial zur Feuerung derselben, einschliesslich der Transport- und Ladekosten, im ganzen 70 251 904 (74 951 947) *M.* oder durchschnittlich: 1. für 1 000 Nutzkm 198,06 (209,48) *M.*, 2. für 1 000 Lokomotivkm 149,40 (157,79) *M.*, 3. für 1 000 Wagenachskilometer aller Art 5,34 (5,67) *M.* und 4. für 1 000 Bruttotkm 0,78 (0,84) *M.* verausgabt worden.

Die Gesammtkosten des Materials, und zwar des Brenn-, Schmier-, Putz-, Verpackungs-, Desinfektions- und Beleuchtungsmaterials und des Materials zur Erwärmung der Züge betrugen für die Leistungen aller Betriebsmittel, d. h. der Lokomotiven und Wagen aller Art: 1. überhaupt 81 441 733 (86 891 607) *M.*, 2. auf 1 000 Nutzkm 230 (243) *M.* und 3. auf 1 000 Wagenachskm aller Art 6,19 (6,57) *M.*

Die unmittelbaren laufenden Ausgaben der Zugkraft, wozu die Kosten des Lokomotivpersonals, die Löhne usw. für das Putzen der Lokomotiven und Tender, sowie das Laden der Kohlen und die Kosten für das Brennmaterial zur Heizung der Lokomotiven, für das Schmier-, Putz- und Verpackungsmaterial, für die Wasserbeschaffung usw. gehören, betrugen 145 231 619 (148 993 754) *M.* oder auf 1 000 Nutzkm 409 (416) *M.* und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 11,04 (11,27) *M.*

Die Ausgaben für die Zugkraft einschliesslich der mittelbaren laufenden Ausgaben — für Unterhaltung der Lokomotiven und Tender, der Lokomotiv- und Kohlenschuppen, Wasserstationen, Wasserhebungsmaschinen, für Bezüge des Aufsichtspersonals, für allgemeine Kosten usw. — betrugen 209 981 089 (216 331 862) *M.* bezw. auf 1 000 Nutzkilometer 592 (605) *M.* und auf 1 000 Wagenachskm aller Art 15,96 (16,36) *M.*

Die Anzahl der in den sämmtlichen Schnell-, Personen- und gemischten Zügen beförderten Personen und die von denselben zurückgelegten Personenkilometer sind aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich. Es wurden befördert im ganzen, einschliesslich auf Rückfahrkarten, Rundreisehefte und Zeitkarten, sowie in bestellten Sonderzügen:

Lfde. Nr.	in der	Anzahl der Personen	Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer	Jede Person ist durchschnittlich befördert km
1	I. Wagenklasse	2 185 606 (2 245 487)	197 837 816 (202 074 766)	90,52 (89,99)
2	II. "	49 765 238 (47 486 076)	1 819 021 795 (1 837 996 062)	36,55 (38,71)
3	III. "	300 363 525 (284 629 397)	5 830 662 290 (5 740 300 255)	19,41 (20,17)
4	IV. "	126 974 587 (121 475 884)	3 318 210 167 (3 316 906 128)	26,13 (27,31)
5	Militärs	8 881 981 (8 176 006)	616 667 895 (581 772 768)	69,43 (71,16)
6	zusammen 1 bis 5	488 170 937 (464 012 850)	11 782 399 963 (11 679 049 979)	24,14 (25,17)

Hiernach sind im vorliegenden Berichtsjahre 24 158 087 Personen oder 5,21 % mit 103 349 984 Personenkm oder 0,88 % mehr als im Vorjahre befördert worden, während sich die Anzahl der auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr ermittelten Personenkilometer von 280 881 auf 279 701 vermindert hat.

Von den sämmtlichen beförderten Personen haben mit Ausschluss der Militärbeförderung 0,45 (0,49) % die I. Wagenklasse, 10,19 (10,23) % die II. Wagenklasse, 61,53 (61,34) % die III. Wagenklasse und 26,01 (26,18) % die IV. Wagenklasse benutzt, während auf Militärfahrscheine und Militärfahrkarten 1,82 (1,76) % gefahren sind. Jede Personenwagenachse war durchschnittlich in sämmtlichen Zügen mit 4,37 (4,45) Personen besetzt. Von den vorhandenen Plätzen sind in der I. Wagenklasse 8,64 (8,29) %, in der II. Wagenklasse 18,34 (18,76) %, in der III. Wagenklasse 23,46 (24,10) %, in der IV. Wagenklasse 33,56 (33,55) % und in sämmtlichen Wagenklassen 23,76 (24,15) % ausgenutzt.

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung (ausschliesslich der Gepäck- und Nebeneinnahmen) betrugen: 1. bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen im ganzen 332 977 623 (334 257 781) *M.* bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 8 725 (8 882) *M.* und auf 1 Personenkm 3,00 (3,04) ₰, 2. bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung im ganzen 495 166 (499 787) *M.* bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 4 764 (4 809) *M.* und auf 1 Personenkm 3,35 (3,39) ₰, 3. bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung im ganzen 21 320 417 (21 574 948) *M.* bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 5 530 (5 617) *M.* und auf 1 Personenkilometer 3,19 (3,21) ₰, 4. bei den sämmtlichen Bahnen im ganzen 354 793 206 (356 332 516) *M.* bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 8 422 (8 570) *M.* und auf 1 Personenkilometer 3,01 (3,05) ₰.

Gegen Frachtberechnung sind an Gütern aller Art — Eil- und Expressgut, Frachtgut, Militärgut,

Vieh- und frachtpflichtiges Dienstgut — zusammen 230 864 051 (228 976 758) t mit rund 23 215 (23 144) Millionen Tonnenkilometer befördert und hierfür vereinnahmt worden: 1. bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen 844 444 895 (838 067 865) ℳ bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 21 791 (21 932) Mark, 2. bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung 1 044 914 (1 050 846) ℳ bezw. auf 1 km Betriebslänge 10 054 (10 111) ℳ, 3. bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 43 087 516 (44 485 735) ℳ bezw. auf 1 km Betriebslänge 11 077 (11 477) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Bahnen 888 577 325 (883 604 446) ℳ bezw. auf 1 km Betriebslänge 20 788 (20 942) ℳ.

Ohne Frachtberechnung wurden in dem Berichtsjahre an Dienstgut usw. 1 947 258 (1 971 842) t auf 196 912 492 (183 598 024) tkm gefahren.

Im ganzen wurden 232 811 309 (230 948 600) t auf rund 23 412 (23 328) Millionen Tonnenkilometer befördert, wobei im Durchschnitt auf jede Tonne 100,56 (101,01) km, auf jede beladene Güterwagenachse 3,80 (3,75) t und auf jede Güterwagenachse überhaupt bei allen Fahrten — beladen und leer — 2,49 (2,44) t entfallen.

Für die sämmtlichen Deutschen Bahnen beliefen sich in dem Berichtsjahre die Gesammt-Bauaufwendungen, zu welchen nicht nur die eigentlichen Baukosten, sondern auch die in Frage kommenden Kursverluste, Zinsen während der Bauzeit und dergleichen, jedoch unter Absetzung von etwaigen Ueberschüssen aus dem Betriebe der auf Baufonds betriebenen Strecken, von Rückeinnahmen, Kursgewinnen, Verwendungen aus Betriebseinnahmen, von Beihilfen, Zinsen für angelegte Geldbestände und von sonstigen Einnahmen gerechnet sind, auf rund 10 613 (10 426) Millionen Mark bezw. im Jahresdurchschnitt auf rund 10 519 (10 319) Millionen Mark und auf 1 km der Eigenthumslänge berechnet auf 247 642 (247 048) ℳ. Unter Berücksichtigung des durch Eigenthumswechsel veranlassten Unterschiedes zwischen dem letzten Erwerbspreise und den Gesammt-Bauaufwendungen zur Zeit des Erwerbes betrug das verwendete Anlagekapital: 1. bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen überhaupt 10 131,5 (9 956,8) Millionen Mark bezw. im Jahresdurchschnitt 10 043 (9 855) Millionen Mark und auf 1 km der Eigenthumslänge 260 155 (259 554) ℳ, 2. bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung überhaupt 20,56 (20,38) Millionen Mark bezw. im Jahresdurchschnitt 20,47 (20,38) Millionen Mark und auf 1 km der Eigenthumslänge 197 825 (196 119) ℳ, 3. bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung überhaupt 698,78 (687,77) Millionen Mark bezw. im Jahresdurchschnitt 693,96 (682,64) Millionen Mark und auf 1 km der Eigenthumslänge 183 528 (184 010) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Bahnen 10 850,9 (10 665) Millionen Mark bezw. im Jahresdurchschnitt 10 757,4 (10 558,2) Millionen Mark und auf 1 km der Eigenthumslänge 253 195 (252 707) ℳ.

Die Baukosten im Jahresdurchschnitt sind in der Weise ermittelt, dass das Kapital für die Strecken, bei denen im Laufe des Betriebsjahres eine Veränderung stattgefunden hat (Neueröffnungen, Kauf und Verkauf, Ausserbetriebsetzungen usw.) nicht in dem vollen Betrage, sondern nur im Verhältniss der Betriebszeit in Ansatz gekommen ist, z. B. nur zu $^3/_4$, wenn der Betrieb erst zu Anfang des zweiten Vierteljahres begann. Auch sind Beträge, die während des Betriebsjahres nach und nach für Erweiterungen, Verbesserungen usw. verwendet wurden, nur nach Verhältniss der Verwendungszeit, und wenn sie sich über das ganze Betriebsjahr bezw. über einen Theil desselben nahezu gleichmässig vertheilen, nach Maassgabe der mittleren Verwendungszeit in Ansatz gebracht.

Die Betriebseinnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie aus Nebenerträgen, jedoch ausschliesslich des Pachtzinses für die Ueberlassung von Bahnanlagen an andere, betrugen:

Lfde. Nr.	bei den	überhaupt Millionen Mark	auf 1 km Betriebslänge ℳ	auf 1 000 Nutz-km ℳ	auf 1 000 Wagenachskm ℳ
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	1 270,354 (1 264,892)	32 696 (33 009)	3 816 (3 760)	101 (100)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung . .	2,093 (2,090)	20 138 (20 104)	3 976 (3 924)	174 (171)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung .	72,693 (74,486)	18 680 (19 203)	3 346 (3 496)	125 (125)
4	sämmtlichen Bahnen .	1 345,140 (1 341,468)	31 393 (31 712)	3 788 (3 745)	102 (101)

Auf 1 km der Betriebslänge erzielte die Main-Neckarbahn mit 71 490 ℳ die höchste, die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn mit 2 675 ℳ die niedrigste Einnahme. Ueber dem Durchschnittssatze für 1 km Betriebslänge waren ausser der Main-Neckarbahn geblieben: die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) mit 52 400 ℳ, die Altenburg-Zeitzer Bahn mit 39 981 ℳ, die Sächsischen Staatsbahnen mit 37 244 ℳ, die Lübeck-Büchener Bahn mit 36 155 ℳ, die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit 36 087 ℳ, die Preussischen Staatsbahnen mit 35 806 ℳ, die Pfälzischen Bahnen mit 32 626 ℳ und die Badischen Staatsbahnen mit 31 606 ℳ.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. Oktober 1893 dem öffentlichen Güterverkehr übergebene 1,7 km lange Strecke Georgs Marienhütte-Oesede der Georgs Marienhütten-Eisenbahn und die 9,3 km lange Strecke Szepes Olaszi-Szepes Váralja der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, welche am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3166 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 3205 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Bankettrede des Handelsministers.

Während die bei solchen Eröffnungsfeierlichkeiten gehaltenen Reden sich gewöhnlich mit der Bedeutung der betreffenden neuen Bahn im Lokal- und Weltverkehr beschäftigen, hat der Handelsminister Graf Wurmbrand in seiner, bei Eröffnung der Murthalbahn (s. Nr. 80 S. 752 d. Ztg.) gehaltenen Rede noch andere für die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Oesterreich wichtige Momente berührt. Wir lassen diesen Theil seiner Rede nachstehend folgen.

„Ideen, Wünsche und Projekte hat Jedermann und sie sind ungeheuer billig. Einen Werth hat nur die Anwendung. Um volkswirthschaftliche Ideen durchzuführen, einen Fortschritt nach irgend einer Richtung zu bewerkstelligen, ist die Idee zu wenig. Ein grosser Mann hat einmal gesagt: ‚Jeder einzelne ist weniger als alle übrigen, erst wenn die Idee alle Welt durchdringt, ist sie lebensfähig.‘ Um vom grossen Kapital unabhängig zu sein, welches in Oesterreich sicher sehr grosse Verdienste um die Bahnen erworben hat, wurde die Art, wie die Lokalbahnen finanzirt werden, ersonnen. Aber die Idee wäre eine Utopie gewesen, wenn der Landesausschuss nicht diese Idee erfasst hätte. Das Entgegenkommen der Regierung hat dieser Idee zum Durchbruche verholfen; sie war aber damals büreaukratisch noch nicht reif, denn im Handelsministerium war diese Art von Eisenbahnsachen noch etwas neu, aber Sektionschef Wittek hat schon damals deren Wichtigkeit anerkannt und er war es, welcher im Handelsministerium das Gesetz über die Lokalbahnen durchgebracht hat. Nun werden nicht nur in Steiermark, sondern auch in Böhmen und in Galizien solche Lokalbahnen gebaut und es sind schon im ersten Jahre meiner Thätigkeit die Projekte für 14 Lokalbahnen vorgelegt worden. Also das günstige Zusammenwirken einer ganzen Reihe von Faktoren, die der einzelne nicht übersieht, bildet das Werk. Werde die Bevölkerung aufnahmsfähig sein, werden die Faktoren der Gesetzgebung zusammenwirken, werde ein grösseres Ziel gesetzt werden und das Vertrauen, das gegenseitige Vertrauen maassgebend sein, so können in Oesterreich weit grössere Thaten durchgeführt werden und der Fortschritt weit rascher vor sich gehen.“

Die Ergebnisse der beiden Enqueten über das Eisenbahn-Betriebsreglement.

Der K. K. Handelsminister hat in einem in der diesjährigen Nr. 116 des „Verordn.-Bl. f. E. u. Sch.“ veröffentlichten Erlass den Bahnverwaltungen die Ergebnisse der Ungarischen Enquete zur Kenntniss gebracht und dieselben eingeladen, in eine Berathung der dort gestellten Anträge in der hierzu ein zuberufenden gemeinsamen Direktorenkonferenz einzutreten,

die Entscheidung aber über die dort zu fassenden Beschlüsse dem Handelsministerium vorzulegen. Der Handelsminister unterlässt es auch nicht, den Bahnverwaltungen einige Direktiven zu geben, von welchen aus sie sich bei der Beurtheilung der Ungarischen Enqueteergebnisse leiten zu lassen hätten. Diese Direktiven beziehen sich auf die Fassung der Zusatzbestimmung zu § 51 (entspricht dem § 44 des Deutschen Vereins-Betriebsreglement), lit. 1 des Betriebsreglements und bemerken diesbezüglich, dass im Falle die im ersten Absatze des Ungarischen Antrages enthaltene Bestimmung, wonach die transportberechtigten Routen in die Tarife Aufnahme zu finden hätten, nicht zur Annahme gelangen würde, dann zum mindesten die Bestimmung der Ziffer 1 des Oesterreichischen Antrages beizubehalten wäre, welcher zufolge die Station Auskunft über die transportberechtigten Bahnen zu geben habe. Was den ablehnenden Standpunkt betrifft, welchen die Ungarische Enquete in den Fragen der fakultativen Zulassung des Aufnahmsscheines bei Wagenladungen (§ 54 des Betriebsreglements, entspricht § 46 des Deutschen Vereins-Betriebsreglements), ferner der nachträglichen Disposition in der Bestimmungsstation (§ 64, entspricht § 53 des Deutschen Vereins-Betriebsreglements) eingenommen hat, so erscheint es wünschenswerth, dass diese vom Oesterreichischen Handelsstande so viel befürworteten Wünsche von der Direktorenkonferenz mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehrslebens nochmals zur eingehenden Erwägung gelangen und hierüber ein wohlmotivirtes Gutachten abgegeben werde. Der vor der Ungarischen Enquete zu § 57 des Betriebsreglements (entspricht § 47 des Deutschen Vereins-Betriebsreglements) ausgesprochene Wunsch, dass im Falle der Ermangelung gedeckter Wagen die Beförderung des Gutes in offenen Wagen mit Bahndecken stattfindet, für letztere eine Miethe nicht zu entrichten sei — eine Frage, über welche in der Oesterreichischen Enquete eine Einigung nicht erzielt wurde — hat auf Wunsch des Staatseisenbahnrathes nochmals in der Direktorenkonferenz zur Berathung zu gelangen.

Es muss grosser Werth darauf gelegt werden, dass die Hinausgabe des von der K. K. Generalinspektion genehmigten Nachtrages V zum gemeinsamen Tariftheile I (s. Nr. 66 S. 620 d. Ztg.), in welchem eine Reihe von Wünschen der Oesterreichischen Enquete Berücksichtigung gefunden hat, nach erfolgter Genehmigung durch die Ungarische Aufsichtsbehörde keinen weiteren Aufschub erfahre.

Endlich wird gegenüber der von der Ungarischen Enquete erfolgten Ablehnung einer allgemeinen Bestimmung über die Zulassung von Generalreversen für mangelhafte Verpackung die Voraussetzung ausgesprochen, dass die fallweise Zulassung derartiger Generalreverse unter gewissen Modalitäten nicht ausgeschlossen wird.

Ministerkonferenz über wichtige Verkehrsfragen und die Verstaatlichung der Südbahn.

Bezüglich der unter dieser Ueberschrift in den Nrn. 76, 78, und 80 d. Ztg. mitgetheilten Verhandlungen ist noch folgendes nachzutragen: Die Verhandlungen rücksichtlich der neu zu schaffenden Ungarischen Donau-Schifffahrtsgesellschaft sind abgeschlossen. Diese und die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft haben auch das Kartell mit den Ungarischen Staatsbahnen vereinbart. Näheres hierüber ist noch nicht bekannt.

In der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes der Südbahn wurden die Einladungen der Regierungen zu den Verhandlungen über die Betriebsübernahme zur Kenntniss der Verwaltung gebracht. Da man in einer so wichtigen Angelegenheit nicht ohne die Zustimmung des Pariser Komitees der Südbahn vorgehen wollte, so hat sich der Präsident des Verwaltungsrathes der Südbahn, Fürst Hohenlohe, nach Paris begeben, um die Zustimmung des Pariser Komitees zum Eintreten in die Verhandlungen einzuholen. Nach der Rückkehr des Präsidenten wird eine Sitzung des Verwaltungsrathes stattfinden, in welcher die Wahl der Delegirten zu den Verhandlungen mit den beiden Regierungen vorgenommen werden wird. Als solcher dürfte Herr von Haber in Aussicht genommen werden, welcher vor 2 Jahren als Vertrauensmann der Süddeutschen Aktionäre der Südbahn in den Verwaltungsrath gewählt wurde.

Die staatliche Erwerbung des letzten Theiles der Wiener Verbindungsbahn.

Das zwischen der Regierung und der Südbahn abgeschlossene Uebereinkommen, durch welches der der Südbahn gehörige Sechstelantheil der Wiener Verbindungsbahn in das Eigenthum des Staates übergeht, ist vom Verwaltungsrathe der Gesellschaft, sowie von dem Handels- und dem Finanzminister genehmigt worden und dasselbe tritt mit dem 1. Januar 1895 in Kraft. Die Südbahn erhält als Entgelt für ihren Verbindungsbahn-Antheil eine Annuität von 33 000 fl. und ausserdem für die Benutzung der Strecke Matzleinsdorf-Südbahnhof eine nach Maassgabe des Verkehrsumfanges zu bemessende Entschädigung. In dem Uebereinkommen wird ferner der Südbahn der Betrieb auf der ganzen Verbindungsbahn bis Ende des Jahres 1897 unter den bisherigen Bedingungen überlassen, doch hat die Regierung den Wunsch ausgesprochen, dass die Südbahn für den Fall, als die Regierung dieses fordern sollte, auf den Betrieb der Verbindungsbahn eventuell schon vor Beginn des Jahres 1897 verzichte. Hierüber sind spezielle Verhandlungen geführt worden, welche gleichfalls zum Abschlusse gediehen sind und bezüglich deren nur noch die formelle Zustimmung des Verwaltungsrathes aussteht. Durch die Erwerbung des der Südbahn gehörigen Antheiles gelangt der Staat in den vollen Besitz der Wiener Verbindungsbahn. Das bezügliche Uebereinkommen mit der Südbahn ist allerdings durch die soeben eingeleiteten Verstaatlichungsverhandlungen mit der Gesellschaft überholt worden und wird, wenn diese Verhandlungen bis zum 1. Januar 1895 zu einem positiven Abschlusse geführt haben sollten, gegenstandslos werden.

Enthebung der Eisenbahnbediensteten vom Landsturmdienste.

Um die umfangreiche und zeitraubende, jährlich wiederkehrende Verzeichnung der zur Enthebung vom Landsturmdienste zu beantragenden Personen, welche bei den Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Unternehmungen bedienstet sind, thunlichst zu beschränken und die bezüglichen Erledigungen zu beschleunigen, hat das K. K. Ministerium für Landesvertheidigung einvernehmlich mit dem K. K. Handelsministerium eine Verfügung an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen erlassen, welche in Nr. 115 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ veröffentlicht wurde.

Das Budget des Ungarischen Handelsministeriums für das Jahr 1895.

Gleich in der ersten Sitzung des wieder zusammengetretenen Reichstages hat der Finanzminister den Staatsvoranschlag für 1895 vorgelegt, welcher mit einem kleinen Ueberschusse abschliesst. Im Voranschlage erscheint das Budget des Handelsministeriums mit Mehrausgaben gegen das laufende Jahr, deren grösster Theil, nämlich 9,4 Millionen Gulden, auf die Staatsbahnen entfällt, wovon jedoch 2,7 Millionen Gulden nur eine durchlaufende Post bilden und Restitutionen darstellen, welche bisher gesondert ausgewiesen wurden. Die Mehrausgabe der Staatsbahnen findet in dem gesteigerten Betriebe ihre Begründung und hat in einer entsprechenden Mehreinnahme ihre Gegenpost. Die Betriebsausgaben für die Maschinenfabrik der Staatsbahnen und für die ärarische Eisen- und Stahlfabrik zu Diosgyör sind mit 2 Millionen Gulden höher präliminirt als im vorigen Jahre. Auch dieser Mehrausgabe steht eine entsprechende Mehreinnahme gegenüber.

Die Ausgaben für Investitionen erhöhen sich um 1,2 Millionen Gulden; hiervon entfallen 500 000 fl. für den Bau des Hafens in Fiume und fast der gleiche Betrag für Neubauten und Beschaffung neuer Verkehrsmittel bei den Staatsbahnen.

Die Gesammtausgaben der Staatsbahnen sind mit 53 634 800 fl. und für die Maschinenfabriken mit 5 597 680 fl. veranschlagt.

Die Einnahmen der Staatsbahnen sind mit 87 800 000 fl. (um 10 740 000 fl. mehr) und die der Maschinenfabriken mit mit 12 500 000 fl. (um 2 225 000 fl. mehr) veranschlagt.

Ausserdem wird die Regierung für die Unterstützung des Vizinalbahnwesens, namentlich strategischer und wirthschaftlicher Vizinalbahnen in den Siebenbürgischen Landestheilen, vorsorgen, auch für die Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen werden nahezu 6 Millionen Gulden in Anspruch genommen werden, und die Regierung wird hierüber eine besondere Vorlage unterbreiten. Es wurden die sehr namhaften Kosten der Regulirung des Eisernen Thores vorschussweise aus den Kassenbeständen gedeckt. Diese Arbeiten werden im Jahre 1895 vollendet, und es werde dann die Nothwendigkeit einer Refundirung dieser Ausgaben sich ergeben. Der Finanzminister beabsichtigt in dieser Beziehung, eine Finanzoperation zu unternehmen und bei derselben zum ersten Male den Typus einer mit weniger als 4 % verzinslichen Obligation — z. B. 3 % Anlehen — einzuführen, wodurch Ungarn auf das Niveau der vorgeschrittensten Kultur- und Finanzstaaten erhoben wird. Da es sich nun um ein internationales Werk handelt, wird diese Operation mit Erfolg durchgeführt werden können. Die erwähnten 6 Millionen Gulden für die Zwecke der Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen beabsichtigt der Finanzminister durch eine theilweise Veräusserung der aus der Konversion verbliebenen 48 Millionen Gulden Goldrente zu bedecken. Für die Verzinsung dieses Betrages ist im vorliegenden Budget vorgesorgt. Auch diesbezüglich werde er dem Reichstage eine besondere Vorlage unterbreiten.

Betriebseröffnungen im Monat August d. J.

Nach der amtlichen Zusammenstellung dieser Eröffnungen (welche s. Zt. in dieser Zeitung einzeln gemeldet wurden) sind im August d. J. dem Betriebe übergeben worden:

In Oesterreich: am 11. die 30,471 km lange Gailthalbahn (Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor), den Betrieb dieser Lokalbahn besorgt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen; am 18. die 6,135 km lange Lokalbahn von Privoz nach Mährisch-Ostrau und Witkowitz (Dampftramway).

In Ungarn: am 28. die 26,217 km lange Lokalbahn Kaposvár-Mocsolád und am 28. die 7,353 km lange Lokalbahn Hermannstadt (Nagy-Szeben)-Nagy-Disznod. Die zwei letzt angeführten Lokalbahnen stehen im Betriebe der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat August d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 16 114 969 Personen und 9 200 293 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 31 032 772 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 21 445 633 fl., auf die Ungarischen Bahnen 9 587 139 fl.), d. i. für 1 km 1 072 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 15 619 176 Personen und 8 595 567 t Güter, 30 364 063 fl. oder für 1 km 1 082 fl.; daher ergibt sich für den Monat August d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,9 %.

In den ersten 8 Monaten dieses Jahres wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 97 598 410 Personen und 68 241 084 t Güter gegen 90 988 898 Personen und 64 040 639 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 219 393 004 Gulden (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 152 261 412 fl., auf die Ungarischen Bahnen 67 131 592 fl.), im Vorjahre auf 207 815 469 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 8 Monaten des laufenden Jahres 28 798 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28 038 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitraum dieses Jahres auf 7 608 fl. gegen 7 412 fl. im Vorjahre, d. i. um 206 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1894 auf 10 427 fl. gegen 10 118 fl. im Vorjahre, d. i. um 309 fl., mithin um 2,8 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 8 Monate 1894 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich bei den im „Ver.-Bl. f. E. u. Sch.“ verzeichneten 143 Bahnen die nachstehende Reihenfolge: Wiener Verbindungsbahn mit 94 379 fl., Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 59 811 fl., Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 32 556 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 31 178 fl. und Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 23 069 fl.

Betriebseröffnungen im Monat Oktober d. J.

Am 1. d. Mts. wurde die von der Station Nagy-Surány abzweigende Zsitvathalbahn mit den Stationen: Nagy-Surány, Mánya, Verebély, Taszár und Aranyos-Maroth, sowie mit den Haltestellen: Zsitva, Födémes und Zsitva-Ujfalu dem Betriebe übergeben. Den Betrieb führen die Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Am 11. d. Mts. wurde die Strecke Wiesenthal-Tannwald mit den Stationen bezw. Haltestellen ab Wiesenthal a/N., Morgenstern, Morgenstern-Kleinpolen PH, Unter-Morgenstern, Unter Tannwald PH und Tannwald und am 15. die Seitenlinie Morchenstern-Josefsthal-Maxdorf mit den Stationen Georgenthal-Albrechtsdorf, Antoniwald PH und Josefsthal-Maxdorf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Lokalbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Bezüglich der am 1. d. Mts eröffneten Lokalbahn Wotic-Selcan (siehe Nr. 80 S. 753 d Ztg.) tragen wir noch nach, dass diese Bahn in der Station Wotic der Linie Gmünd-Prag beginnt und über die Haltestelle Janowic bei Wotic und über die Stationen Stetkowic und Amschelberg nach Selcan führt. Die genannten Stationen wurden für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Janowic bei Wotic nur für den Personenverkehr in Benutzung genommen.

Den Betrieb dieser Linie führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und ist die Strecke speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Prag unterstellt.

Am 15. d. Mts. ist die in Betrieb der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehende Localbahn Szepes Olaszi-Szepes Váralja dem Betrieb übergeben worden.

Namensänderung von Stationen.

Die an der Marchthalbahn gelegene Station Morva-Szent János erhielt den Namen: „Székelyfalu-Burszentl-György.

Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Pilsen-Eger der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen gelegenen Station Plan-Tachau wurde in „Plan“ abgeändert.

Die zwischen den Stationen Königgrätz und Dobrenitz-Syrowatka der Oesterreichischen Nordwestbahn gelegene Haltestelle Praskacka erhielt den Doppelnamen „Praskacka Urbanic“.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Jaroslaw-Sokal der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen gelegenen Station Korczów wurde in „Korczów bei Uhnów“ abgeändert.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse von Haltestellen.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete, zwischen den Stationen Leschtina und Goltsch Jenikau der Oesterreichischen Nordwestbahn gelegene Haltestelle Ulkanetsch ist auch für den Wagenladungs-Güterverkehr, und zwar bis zur Fertigstellung der Zufahrtsstrasse, vorläufig nur für den Verkehr von Zuckerrüben und Rübenschnitten, eröffnet worden.

Im Bezirk der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahnen ist die Station Brankowitz am 15. d. Mts. für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Im Bezirk der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen ist die Haltestelle Radmannsdorf für den Eilgutverkehr eröffnet worden.

Mangelnde Klagelegitimation, bezüglich des Ersatzanspruchs für den Abgang an einer frankirten aber bereits bezogenen Sendung (Rechtsfall).

Eine Speditionsfirma gab ein Fass Olivenöl der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn zur Beförderung auf. Dieses Frachtgut kam am Bestimmungsort in vermindertem Gewichte an und wurde von der Adressfirma bezogen. Die Fracht war von der Aufgabefirma im vorhinein bezahlt worden, während der Adressat die weiteren Gebühren, Auslagen für Reparatur eines Fasses und Lagerzins berichtigte. Der Absender verklagte die Bahnanstalt auf Schadenersatz wegen Gewichtverminderung, wurde jedoch sowohl vom Handelsgericht als auch vom Oberlandesgericht (Wien, Entscheidung des letzteren) mit folgender Begründung abgewiesen: Dadurch, dass dem Adressaten der Frachtbrief ausgefolgt wurde, ist dieser an Stelle des Absenders in den Frachtvertrag getreten und nach Art. 405 H.-G.-B. allein berechtigt, die durch den Frachtbrief begründeten Rechte geltend zu machen, sodass nunmehr die Rechte des Absenders aus dem Frachtbriefe als konsumirt betrachtet werden müssen und er nunmehr als Cessionar des Empfängers Ansprüche geltend machen kann. Da nun Kläger im vorliegenden Falle in der Klage eine Cession der Rechte des Adressaten nicht beigebracht hat, die später eingebrachte Erklärung des Adressaten aber, welche wohl als Cession anzusehen ist, deshalb ganz bedeutungslos ist, weil der Adressat das Frachtgut schon lange vorher bezogen und die restlichen Gebühren beglichen hat, daher seine sämmtlichen Rechte aus dem Frachtbrief, gemäss Art. 408 und nach § 64 des im vorliegenden Falle maassgebenden alten Betriebsreglements bereits erloschen waren, er also keine Rechte mehr cediren konnte, weiter der Fall eines äusserlich bei der Ablieferung nicht wahrnehmbaren Verlustes oder nicht erkennbaren Beschädigung nicht vorliegt, schliesslich eine Reklamation von Seiten des Empfängers nicht erhoben wurde. Da die blosse Konstatirung des Gewichtsabganges am Orte der Ablieferung durch den Empfänger vor dem Bezuge des Frachtguts nicht als Reklamation angesehen werden kann, so ist die von der Bahn erhobene Einwendung der formalen mangelnden Aktiv-Klagelegitimation vollkommen begründet. (Röll'sche Sammlung, VIII. Jahrgang, Nr. 22.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Allgemein befriedigt hat das Ungarische Finanzexposé mit dem Budget für das Jahr 1895, welches zwar nur den sehr bescheidenen Ueberschuss von 18 000 fl. ausweist, aber durch die gleichzeitige Vorlage der Schlussabrechnung für das Jahr 1893 mit einem Ueberschusse von 34 000 000 fl. gegen das Präliminare von 14 327 fl. die Zuversicht begründet, dass auch für 1895 der Staatsvoranschlag überaus vorsichtig aufgestellt wurde und dessen Schlussrechnung ein ebenso glänzendes Ergebniss zeigen werde. Von anderen Ereignissen ist die steigende Fleischtheuerung und das Drängen der Bevölkerung auf Oeffnung der Rumänischen Grenze zu erwähnen, dem sich noch die Regierung, wohl im Interesse der heimischen Viehzucht, entgegenstellt, doch werden die Stimmen immer lauter, dass wenigstens die Viehausfuhr nach Deutschland und der Schweiz eingeschränkt werde. Die Stimmung war für Eisenbahnwerthe eine schwankende. Für die Aktien der Nordwestbahn (243), der Elbethalbahn (274), der Böhmischen Nordbahn (297,25) und der Kaschau-Oderberger Bahn (192) war einige Kauflust vorhanden; dagegen waren ausser den Aktien der übrigen Böh-

mischen Bahnen noch die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (33,70), der Staatsbahnen (364,75) und der Südbahn (105,50) infolge von Realisirungen niedriger gehalten. Von Prioritäten waren die wenigen Sorten der 3 % infolge der (oben erwähnten) Aeusserung des Ungarischen Finanzministers mehr beachtet, dass er nämlich diesen Zinsfuss bei seiner Finanzoperation für das Eiserne Thor in Anwendung bringen wolle.

Aus Russland.

Zusammenlegung mehrerer Staatsbahnverwaltungen.

Für die nächste Zeit wird eine Zusammenlegung mehrerer Verwaltungen mit der dem Staate gehörigen Nikolaibahn gemeldet und zwar sollen mit ihr zu einer Verwaltung vereinigt werden die Nowotorshoker Bahn (128 Werst), die Moskau-Nishni-Nowgoroder (410 Werst), die Kowrow-Muromer (102 Werst) und die Rshew-Wjasmasche Bahn (116 Werst). Mit der Magistrallinie zusammen wird dann die Nikolaibahn eine Ausdehnung von 1 360 Werst haben.

Städtische Geschäftsstellen der Staatseisenbahnen.

Den Staatseisenbahnen ist gestattet worden, in den Städten besondere städtische Geschäftsstellen zu eröffnen, in welchen folgende Geschäfte abgewickelt werden können: 1. Verkauf von Fahrscheinen, 2. Aufnahme und Ablieferung von Gepäck, 3. Sendungen mit Nachnahme, 4. Versicherung, Verpackung und Aufbewahrung von Waarensendungen, 5. Erledigung von Zollformalitäten und 6. Beleihungen der Frachtgüter. Die städtischen Geschäftsstellen werden ganz selbstständig und unabhängig von den Bahnhöfen handeln.

Verbindungsbahn Cherson-Nikolajew.

Wie die „Birsh. Wed.“ berichten, haben sich die Ministerien der Verkehrsanstalten und des Krieges für den Bau der Verbindungsbahn zwischen Cherson und Nikolajew ausgesprochen. Das Ministerium des Krieges misst dieser Bahn auch eine strategische Bedeutung bei. Nur das Ministerium der Finanzen, welches den Bau kleiner Bahnen lieber Privatunternehmungen überlässt und die staatlichen Mittel für grosse und vortheilhafte Unternehmungen aufspart, ist gegen das Projekt.

Die Schwarzmeer-Uferbahn,

deren Trassirung jetzt beendet ist, wird folgende Richtung nehmen: von Noworossiisk zum wichtigen Handelsplatz Ssotschi, von dort zum befestigten Orte Gagry, dann nach Ssuchum, zur alten Residenz der Herrscher Abchasiens, Otschemtschirym, bei Ogobaie über die Grenze des Kreises Sugdidi und schliesslich zum Endpunkte Nowo Ssenakskaja. Ueber die Flüsse Nasyb, Kodor und Ingur werden Brücken geschlagen. Die Bahn wird eine Länge von 295 Werst haben und auf 17 110 000 R. veranschlagt.

Balaschow-Kamyschin eröffnet.

Am 14. September d. J. hat der regelmässige Verkehr auf der Strecke Balaschow-Kamyschin der Tambow-Kamyschin-Eisenbahn begonnen. Die Strecke von Tambow bis Balaschow ist bereits am 18. Mai d. J. dem Verkehr übergeben worden.

Baltische Bahn: Naphtaheizung.

Auf der Baltischen Bahn ist zwischen St. Petersburg und Oranienbaum die erste für Naphtaheizung hergerichtete Lokomotive vor einem Zuge erprobt worden. Der Versuch ist sehr befriedigend ausgefallen, so dass jetzt alle Lokomotiven der Baltischen Bahn von der Englischen Kohle zur Naphtaheizung übergehen werden.

Kontrole auf den Eisenbahnlinien.

Dem Vernehmen nach soll die faktische Kontrole auf den Eisenbahnlinien verstärkt werden und zwar durch die Schaffung neuer Aemter von Revidenten. Die Anzahl dieser neuen Beamten soll so bemessen werden, dass auf jedes Paar Züge und jede 300 Werst ein Revident kommt.

Ob damit das angestrebte Ziel erreicht werden wird? Dass irgend eine Maassregel ergriffen werden müsse, um eine wirksame Kontrole ausüben zu können, soll sich allerdings in neuerer Zeit wiederum als dringende Nothwendigkeit herausgestellt haben.

Ausbau der Transkaspischen Bahn.

Der Hafen von Usun-Ada, der Endpunkt der Transkaspischen Bahn am Kaspimeer, ist schon seit längerer Zeit als durchaus unbrauchbar für die Zwecke der Schifffahrt erkannt worden, so dass die Russische Staatsregierung schon vor längerer Zeit Untersuchungen anstellen liess, um der Transkaspischen Bahn einen geeigneten Hafen zur Verfügung zu stellen. Nunmehr ist beschlossen worden, die Bahn von der Station Mulla Kara abzweigen zu lassen und bis zum Hafen von Krassnowodsk zu führen, der allen berechtigten Ansprüchen sowohl in kommerzieller, als auch strategischer Hinsicht entspricht. Der Bau ist bereits im September d. J. von beiden Endpunkten gleichzeitig in Angriff genommen worden und soll in längstens Jahresfrist fertiggestellt werden.

Samarkand-Taschkent.

Wir haben schon darüber berichtet, dass eine Bahn Samarkand-Taschkent von Russland zu bauen geplant wird. Nunmehr wird aus Buchara geschrieben, dass die Trassirung der Linie Samarkand-Taschkent am 7. Juli d. J. begonnen habe. Die Trassirung bietet grosse Schwierigkeiten, da der Weg durch Sümpfe und Steppen führt. Die ursprünglich beabsichtigte Richtung der Bahn soll abgeändert werden: statt nach Dshisak wird die Bahn nach Chodshewat führen, von wo der eine Zweig nach Chodsent, der andere in gerader Richtung nach Taschkent führt. Dadurch würde die Brücke über den Tschirtschik unnütz und es wäre nur eine, über den Syr-Darja, nothwendig. Die Ingenieure, die sich in 3 Partien getheilt haben, sollen die Trassirung im Winter beendigen.

Finnländische Bahnen.

Wie die „Mosk. Wed“ als Gerücht mittheilen, sollen sämmtliche Finnländische Bahnen in nächster Zeit dem allgemeinen Russischen Eisenbahnstatut unterworfen werden.

Kaum glaublich, aber — was ist denn unmöglich? Die Finnländischen Bahnen sind Staatsbahnen, sie gehören dem Staate Finnland und sind so wenig von Russland abhängig, dass nicht einmal das Russische Ministerium der Verkehrsanstalten in Verwaltungssachen irgend was mit zu reden hat und nun sollen sie einem Russischen Gesetze unterworfen werden!?

Uebrigens genossen die Finnländischen Bahnen *bisher* eines ausgezeichneten Rufes. Aeusserste Präzision, vollständige Ehrlichkeit und Unbestechlichkeit des Beamtenpersonals, wohlthuende Sauberkeit usw., so dass vom Standpunkte des Reisenden eine Besserung in wesentlichen Dingen kaum gewünscht werden konnte.

Aus Frankreich.

Neuanlage von Haltestellen und Stationen.

Fast täglich wenden sich Gemeinderäthe oder Generalräthe direkt an den Minister der öffentlichen Arbeiten, um die Anlage von Haltepunkten, Haltestellen, Bahnhöfen oder Stationen oder auch die Ausdehnung auf den Gepäck-, Eilgut- oder Güterverkehr auf den im Betriebe befindlichen Netzen zu erwirken. In den meisten Fällen werden diese Anträge von keinem Angebot einer Beihilfe unterstützt und nichts gibt an, dass von den Betheiligten bereits Schritte bei den Eisenbahngesellschaften gethan sind, um sich mit ihnen über die Herstellungsbedingungen der gewünschten Neuanlagen zu verständigen. Es hängt aber viel mehr von den Gesellschaften als von der Aufsichtsbehörde ab, derartigen Wünschen zu entsprechen; denn die Rechtsprechung des Staatsrathes erkennt dem Minister der öffentlichen Arbeiten nicht das Recht zu, einer Gesellschaft die Verpflichtung aufzuerlegen, an einer im Betriebe befindlichen Linie Haltestellen, Bahnhöfe oder Stationen anzulegen oder den Dienst der vorhandenen auf Sendungen jeder Art auszudehnen. Die Entscheidungen, welche beim Bau der Bahn die Zahl und Abfertigungsbefugnisse der Bahnhöfe festgesetzt haben, können nur im Einvernehmen mit den Gesellschaften geändert werden.

Meistens geben die Gesellschaften ihre Zustimmung, wenn die Betheiligten einen bedeutenden Theil der für die Neuanlage zu machenden Ausgaben übernehmen und das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat anerkannt, dass infolge des zu erwartenden geringen Verkehrs und, da der Nutzen der Anlage noch nicht sogleich feststeht, dieses Verfahren nur gerechtfertigt ist. Da die Belastung des Haushalts durch den Eisenbahndienst täglich schwerer wird, kann man nicht daran denken, diesen Grundsatz aufzugeben. Zwischen der Gesellschaft und den Betheiligten muss also für jeden neu zu schaffenden Dienst ein Einvernehmen über ihre gegenseitige Betheiligung an den Kosten erzielt werden. Die Betheiligten würden infolge dessen viel Zeit gewinnen und sich fruchtlose Schritte ersparen, wenn sie sich zunächst an die Gesellschaft wenden, unbeschadet der späteren Berufung an die Aufsichtsbehörde, wenn deren Einwirkung zur Erzielung des unerlässlichen Einvernehmens zweckmässig erscheinen sollte.

Die Aufsichtsbehörde wird nie ihre Einwirkung verweigern, wenn sie nach erfolgter Prüfung erkannt hat, dass die Anträge wirklichen Bedürfnissen entsprechen und die technischen Anlagebedingungen der Bahn oder die Sicherheit des Betriebes nicht entgegenstehen. Sie wird, selbst wenn sie auftragsweise nicht vorgehen kann, ihren gesetzlichen Ein-

fluss benutzen, um die Gesellschaften zur Aufgabe übertriebener Ansprüche zu vermögen. Natürlich kann aber eine solche Einwirkung nur dann von Nutzen sein, wenn die Betheiligten die Mittel und den Willen haben, den Beitrag, den die Gesellschaft gewöhnlich von ihnen verlangt, wenigstens theilweise zu geben.

Der Minister hat unter Anführung dieser Gründe den Präfekten durch Rundschreiben vom 3. Juli d. J. empfohlen, künftig sorgfältig darüber zu wachen, dass ihm alle Anträge, betreffend Haltepunkte, Haltestellen, Bahnhöfe oder Stationen erst vorgelegt werden, nachdem sich die Betheiligten zuvor mit der Gesellschaft in Verbindung gesetzt haben. Diese kann ihnen stets wenigstens annähernd die Kosten der gewünschten Anlagen und die Höhe ihres etwaigen Beitrags angeben, so dass die Betheiligten ihrerseits ihr Beitragsangebot feststellen können. Erst wenn die Volksvertreter so in der Lage sind, die von den gewünschten Verbesserungen zu erwartenden Dienste mit den zu leistenden Opfern zu vergleichen, können sie erkennen, ob es zweckmässig ist, sich diese Opfer aufzuerlegen; erst dann kann die Aufsichtsbehörde mit Nutzen auf ein Einvernehmen hinwirken.

Im Anschluss hieran hat der Minister die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 19. September d. J. aufgefordert, die ihnen vorgelegten Anträge in möglichst kurzer Frist zu beantworten. Zugleich kommt es darauf an, in allen Fällen, wo nicht technische Gründe der Verwirklichung der Wünsche entgegenstehen, der Bevölkerung den Betrag der wahrscheinlichen Ausgabe und die Höhe des Beitrags mitzutheilen, den die Betheiligten aufbringen müssten, damit die Eisenbahn ihre Zustimmung zu der verlangten Umwandlung geben könne. Die Forderung dieses Beitrags ist nach Möglichkeit zu beschränken, da bei Uebertreibung ihrer Forderungen die Eisenbahnen die Verwirklichung von Wünschen hindern würden, welche zugleich die Bevölkerung befriedigen und der Eisenbahn neuen Verkehr schaffen würden. Selbst wenn die verlangten Verbesserungen wegen des Missverhältnisses zwischen den Ausgaben und den zu erwartenden Ergebnissen nicht zu verwirklichen sind, kommt es wegen der Beziehungen zwischen der Eisenbahn und der betheiligten Bevölkerung sehr darauf an, dass der Misserfolg in keinem Falle dem Mangel an gutem Willen in der Aufsuchung der wirthschaftlichen Lösung beigemessen werden kann.

Die Zinsengewähr der Südfrankreichbahn.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit der Südfrankreichbahn (Sud de la France) einen Vertrag über Aenderung der Zinsengewähr abgeschlossen, der den Kammern bei ihrem Zusammentritt vorgelegt werden soll.

Die Gesellschaft verzichtet auf die Gewährleistung der Betriebsfehlbeträge, die 1893 eine Belastung des Staates von 429 000 Frcs. ergaben; sie führt künftig den Betrieb auf eigene Kosten und Gefahr, während der Staat keinesfalls für eine höhere Summe als die Zinsen des gewährleisteten Kapitals aufzukommen hat. Wenn der Betrieb Ueberschüsse ergibt, so werden sie zwischen dem Staat und der Gesellschaft getheilt; diese darf übrigens nur ihre wirklichen Ausgaben in Rechnung stellen, ohne dass sie eine gewisse Höchstgrenze, die wesentlich niedriger als der jetzige endgültige Betrag ist, übersteigen dürfen. Daher wird sich nothwendig ein mit dem Staate zu theilender Ueberschuss der Einnahmen ergeben, während der Staat früher die Betriebsfehlbeträge zu decken hatte. Die Gesellschaft verzichtet ferner für die künftig auszuführenden Ergänzungsbauten auf die feste Zinsengewähr von 4,65 % und geniesst nur die Gewähr für die wirklichen Lasten ihrer Anleihen, die wesentlich niedriger sind. Sie verzichtet ferner auf die Erträge, die sie bei der Bauausführung der Linie Saint André-Puget-Theniers hätte erzielen können, aber sie bleibt zum Betriebe dieser Linie verpflichtet, wenn sie der Staat gebaut hat.

Dagegen verzichtet der Staat auf den Einspruch gegen verschiedene Forderungen der Gesellschaft wegen Ausführung von Militärbauten, deren Rechtmässigkeit vom Generalrath der Brücken und Strassen nicht anerkannt worden war; er willigt also ein, die Zinsen für die Ausgaben, die höchstens 2 624 000 Frcs. betragen dürfen und fast ganz streitig waren, zu gewährleisten. Er bewilligt der Gesellschaft bis zur Eröffnung der Linie Saint André-Puget Théniers eine kilometrische Entschädigung von 500 Frcs. für die beiden Sackbahnen, welche diese Linie verbinden soll; diese Summe von 45 000 Frcs. jährlich hat zum Zweck, die Erschwerung auszugleichen, welche die vorläufige Lage dieser Strecke auf die von der Gesellschaft zu tragenden Fehlbeträge ausübt. Der Staat verpflichtet sich, wenn die Betriebserträge dazu nicht ausreichen, die erforderlichen Summen zu zahlen, um in 10 Jahren einen Betriebsbestand von höchstens 500 000 Frcs. zu bilden, der für unvorhergesehene Ausgaben bestimmt ist.

Im ganzen übersteigt die Herabsetzung der Staatslasten die der Gesellschaft bewilligten Vortheile in solchem Maasse, dass sich daraus eine sofortige Ersparniss von mehr als 200 000 Frcs. jährlich für den Staatshaushalt ergibt. Aber als Entschädigung für die von ihr zugestandenen Opfer erhält die Gesellschaft Erleichterungen für ihren Finanzdienst, die sie endgültig vor den Verwickelungen, in die sie neuerdings gerathen ist, schützen werden. Einerseits wird sie ermächtigt, die von ihr über die Zinsengewähr gemachten Ausgaben, die sie bisher nur durch Vorschüsse bei Bankhäusern decken konnte, durch eine Anleihe zu bestreiten; andererseits verpflichtet sich der Staat, die Zinsengewähr in vierteljährlichen Theilzahlungen zu leisten, sodass sie ihr Betriebskapital bedeutend ermässigen kann. Die Gesellschaft wird also nicht mehr dem ausgesetzt sein, wie sie es jüngst war, in ihrem Wirken durch die Unmöglichkeit gehemmt zu sein, die Anleihen, deren Aufnahme in ihre gewährleisteten Einnahmen in sehr breitem Maasse gestatten, gesetzlich sicher zu stellen. Die Antheilhaber gewinnen an Sicherheit, was sie an sofortigem Ertrag verlieren; sie können sogar hoffen, ihren gegenwärtigen Ertrag allmählig wieder zu erlangen und selbst eines Tages erhöht zu sehen dank dem Theil des Mehrwerthes an Einnahmen, welchen ihnen der neue Vertrag sichert. Da dieser auf der Theilung der Reineinnahmen begründet ist, so gibt er den Antheilhabern ein starkes Interesse an der Entwickelung des Verkehrs, während die Gesellschaft nach den älteren Verträgen, da sie lange Zeit eine feste Summe zur Deckung ihrer Betriebskosten erhalten musste, bei einer Steigerung des Verkehrs nur verlieren konnte. Zusatzbestimmungen regeln die Bedingungen für die sofortige Ausführung gewisser Bauten, die dringend von der Militärbehörde beansprucht wurden, und geben dem Staate neue Erleichterungen für den Fall der Verstaatlichung.

Kurz, die neue Einrichtung verschafft dem Staate eine sofortige bedeutende Ersparniss, wofür er der Gesellschaft die Mittel zur Sicherstellung ihrer Lage gewährt. Die Gesellschaft behält die Hoffnung, eines Tages ihre gegenwärtigen Opfer durch Entwickelung des Verkehrs auszugleichen. Da der neue Vertrag ihr die Mittel zu einem guten Betriebe gibt und sie auch dazu antreibt, so lässt alles darauf schliessen, dass dieser Vertrag umgekehrt wie die alte Einrichtung im Dienste und Verkehr Verbesserungen hervorrufen wird, die den dreifachen Zweck haben, die Staatslasten zu ermässigen, den Ertrag der Gesellschaft zu vermehren und der Bevölkerung alle von einem guten Betriebe zu erwartenden Vortheile zu verschaffen.

Anschlussvertrag der Nordbahn mit der Lokalbahn Aire-Berck.

Die Nordbahn hat mit der Lokalbahngesellschaft Aire-Berck einen Anschlussvertrag abgeschlossen, durch den sich erstere verpflichtet, der anschliessenden Lokalbahn bis zu 5 000 Reisenden für jede in Montreuil übernommene oder übergebene Person eine Beihilfe von 0,25 Frcs., von 5 000 bis 15 000 Reisenden eine Beihilfe von 0,20 Frcs. und bei mehr als 15 000 Reisenden eine Beihilfe von 0,10 Frcs. zu zahlen. Bei Prüfung dieses Vertrags im Landes-Eisenbahnrath wurde die Frage aufgeworfen, ob diese Unterstützung nicht zu weitgehend wäre, da die Lokalbahn keine Gegenleistung gewähre. Die Nordbahn machte aber dagegen geltend, dass sie unter Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom November 1891 bis zum April 1892 mit anderen Lokalbahnen, die ihr als Verkehrszubringer dienen, ähnliche Verträge abgeschlossen und in den Jahren 1892 und 1893 an die Lokalbahngesellschaften Anvin-Calais, Achiet-Bapaume, Hennes-Beaumont und Valmondois-Marines, aus diesem Grunde nahe an 100 000 Francs gezahlt habe. Die Lokalbahn Aire-Berck habe übrigens nur geringen Verkehr und im ersten Halbjahr 1893 nur eine kilometrische Einnahme von 1 439 Frcs. erzielt.

Das Gesetz, welches die schmalspurigen Lokalbahnen Aire-Fruges und Rimeux-Montreuil-Berck (etwa 88 km) für gemeinnützig erklärte, hat die jährliche Belastung des Staatsschatzes auf 109 187 Frcs. jährlich für 30 Jahre von der Eröffnung beider Linien an festgesetzt. Die jährliche Beihilfe des Departements, der Gemeinden und Privatpersonen stellt eine gleiche Summe dar. Andererseits hat die Nordbahn dem Unternehmer durch Vertrag vom 12. Juni 1888 einen 4 % Vorschuss in Höhe des Gesammtbetrags dieser Beihilfen bewilligt und sich verpflichtet, später bis zur Höhe von 100 000 Frcs. für 1 km die Summen vorzuschiessen, welche die Unternehmung braucht, wenn die Gesellschaft in alle Rechte des Unternehmers eingetreten ist. Unter diesen Umständen hat sich der Eisenbahnrath für Genehmigung des Vertrags ausgesprochen.

Betriebseröffnungen.

1. Die Lokalbahngesellschaft des Hérault hat am 27. August d. J. von der Lokalbahn Montpellier-Rabieux die Strecke St. Georges d'Orques-Gignac eröffnet.

2. Im Namen der Strassenbahngesellschaft der Charente Inférieure hat deren Direktor, Ingenieur Delaunay am

29. August d. J. die erste Linie des Netzes, nämlich Saintes-Mortagne (36 km) feierlich dem Verkehre übergeben.

3. Die Nordbahn hat am 20. September d. J. die Linie Ormoy-Mareuil sur Ourcq (21 km) mit den Zwischenstationen Boissy Lévignen, Betz und Autilly, sowie mit den versuchsweise eingerichteten Haltepunkten Marquelines und Thury Ballourd in Betrieb genommen.

4. Die Allgemeine Französische Strassenbahngesellschaft hat am 25. September d. J. das von dem Hause Thomson-Houston eingerichtete elektrische Strassenbahnnetz von le Havre (24 km) eröffnet.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Durch Verordnung vom 4. September d. J. ist im Rhonedepartement die für Personenverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von der Casimir-Périerstrasse nach dem Bahnhof les Brotteaux und nach dem Park la Tête d'Or in Lyon, welche die Lyonner Strassenbahngesellschaft ohne Beihilfe herzustellen und zu betreiben hat, für gemeinnützig erklärt worden.

2. Durch Verordnung vom 8. September d. J. ist im Departement der Charente Inférieure die nur für Personenverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Saint Georges de Didonne nach Pontaillac nebst Anschlussgeleis nach dem Heizhaus von Royan, deren Betrieb die Gemeinde Royan durch Vertrag vom 30. November 1893 ohne Zinsengewähr oder Beihilfe an die Allgemeine Strassenbahngesellschaft von Royan weiter vergeben hat, für gemeinnützig erklärt worden.

Bücherschau.

Les tarifs de voyageurs (Die Personentarife) von von Perl, Direktor des internationalen Dienstes der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, behandelt die Personentarife in den Hauptländern Europas sowie die neuerdings ins Leben getretenen oder in Aussicht genommenen Reformen.

Personalnachrichten.

1. Protais, Betriebsdirektor (Chef de l'exploitation) der Westbahn ist in den Ruhestand getreten; in seine Stelle ist sein bisheriger Vertreter (Chef adjoint) Chardon getreten, während de Larminat, bisher Unter-Betriebsdirektor (Sous-chef de l'exploitation) zum Vertreter des Betriebsdirektors ernannt ist.

2. Der Civilingenieur Martin, Erfinder der Westinghousebremse, ist in Rouen gestorben.

Aus der Schweiz.

Bund und Eisenbahngesellschaften.

Der Sitzung der nationalräthlichen Kommission in Luzern zur Besprechung des Berichtes des Bundesrathes, betr. die Rechtsverhältnisse von Bund und Eisenbahngesellschaften bei Ablauf der Konzessionen, wohnte auch der Vorsteher des eidgenössischen Eisenbahndepartements Herr Bundesrath Zemp bei. Aus seinen Erklärungen ergab sich, dass der Bundesrath in Weiterführung seiner Berichterstattung über die Motion Curti, Eisenbahnreform und Eisenbahnrückkauf, in der nächsten Zeit einen Bericht über die Tragweite eines konzessionsmässigen Rückkaufs veröffentlichen wird. Von der Kommission wurde der Wunsch ausgesprochen, es möchte auch die Frage der Expropriation offiziell untersucht werden.

Schweizerische Centralbahn.

Aus den Verhandlungen der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes ist folgendes hervorzuheben:

Der Antrag der Direktion, betreffend Bahnhofumbau in Basel, wurde genehmigt, d. h. das Direktorium ermächtigt, die vorgelegten Pläne dem Schweizerischen Eisenbahndepartement einzureichen und gleichzeitig beauftragt, mit den den Bahnhof Basel benützenden Bahnverwaltungen in Unterhandlung zu treten über ihre Kostenbeiträge. Der Kostenvoranschlag für den projektirten Umbau ohne Zufahrtsstrassen beträgt 10 848 000 Frcs.

Wichtig ist folgendes Tractandum. In der Sitzung vom 6. Februar 1894 hat der Verwaltungsrath beschlossen:

Für die Retourbillets wird der Rabatt auf dem Doppelten der einfachen Taxe, der gegenwärtig 25 % beträgt, in der II. Klasse auf 33$^1/_3$ %, in der III. Klasse auf 40 % erhöht, unter der Bedingung, dass die Aufsichtsbehörde ihre Einwilligung dazu gibt,

a) dass die Retourbillete unübertragbar erklärt werden;
b) dass bei Unterbrechung auf einer Zwischenstation das Billet für die Weiterreise nur dann als gültig anerkannt wird, wenn es auf der Unterbrechungsstation abgestempelt worden ist.

Das Direktorium beantragte, die von allen Seiten angefochtene Abstempelung fallen zu lassen, dagegen an der Unübertragbarkeit festzuhalten und in dieser veränderten Form den Beschluss zur Ausführung zu bringen.

Die Mehrheit des Verwaltungsrathes aber beschloss, die ganze Angelegenheit nochmals an das Direktorium zurückzuweisen.

Es ist sehr zu befürchten, dass die allgemein begrüsste Verkehrserleichterung, welche durch die Taxreduktion bewirkt worden wäre, wieder zu Wasser wird.

Nordostbahn.

Die Direktion hat beschlossen, für ihre ca. 200 Angestellten bei der Centralverwaltung vom 15. November bis 1. Februar den achtstündigen Arbeitstag einzuführen. Für die übrige Zeit des Jahres beträgt der Arbeitstag dieser Angestellten 8½ Stunden.

Die Direktion der Nordostbahn lässt gegenwärtig die Eisenkonstruktion der Mühlbachbrücke bei Mumpf (Bötzbergbahn), welche den Anforderungen der Brückenverordnung vom 19. August 1892 nicht entspricht, durch eine neue, stärkere ersetzen. Es ist nun beim eidgenössischen Eisenbahndepartement die Anregung gemacht worden, mit der alten Brücke eine ähnliche Bruchbelastungsprobe vorzunehmen, wie dies unter Mitwirkung und Kostenbetheiligung der Bundesbehörden letztes Frühjahr mit der Emmenbrücke bei Wolhusen geschehen ist.

Die Nordostbahn hat sich bereit erklärt, die obsolet gewordene Konstruktion zu diesem Zwecke zur Verfügung zu stellen und die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen sind bereit, bei den Proben mitzuwirken und die Hälfte der auf 5 000 Frcs. veranschlagten Kosten zu übernehmen, in der Meinung, dass die andere Hälfte von den Bundesbehörden zu tragen sei. Der Bundesrath hat nun das eidgenössische Eisenbahndepartement ermächtigt, sich an der Bruchbelastungsprobe mit der Hälfte der Kosten zu betheiligen.

Die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

(Schluss aus Nr. 81.)

B. Die Satzungen.

In Art. 1 und 2 ist nichts gegen den in Nr. 29 S. 270 d. Ztg. mitgetheilten Entwurf geändert.

Art. 3 a) Das Grundkapital beträgt 6 300 000 Mlrs. oder 35 000 000 Frcs. und besteht aus 70 000 voll eingezahlten und im Verkehr befindlichen Antheilscheinen von je 90 Mlrs. oder 500 Frcs. Es wird herabgesetzt, um den Betrag der in der Gesellschaftskasse befindlichen oder verpfändeten Antheilscheine, die gemäss Art. XV des Vergleichs vernichtet werden; die Nummern der vernichteten Antheilscheine werden im Amtsblatt von Lissabon und in wenigstens einer Pariser und Berliner Zeitung veröffentlicht. b) Das Anleihekapital (hier folgt der ganze Art. I des neuen Vergleichs nebst § 1—6).

Art. 4—8. Allgemeine Bestimmungen des Aktienrechts; die früher vorgeschriebene Veröffentlichung von Anzeigen in Londoner Zeitungen fällt fort.

Art. 9. Die Gesellschaft wird durch einen Verwaltungsrath von 21 Mitgliedern verwaltet. Davon werden 5 durch die Hauptversammlung der Antheilhaber gewählt und von diesen müssen 4 Portugiesische Bürger sein und in Portugal wohnen, während der fünfte ein Ausländer sein kann. 11 werden gemäss Art. 48 von der Hauptversammlung der Schuldschein-Inhaber gewählt; von diesen 11 müssen 2 Portugiesische Bürger sein und in Portugal wohnen, während 9 Ausländer sein können. 5 Mitglieder werden aus den in Portugal wohnenden Portugiesischen Bürgern von der Regierung frei ernannt. (Die Bestimmungen über den Sitz und den Pariser Ausschuss sind nicht geändert.)

Art. 10 Die von den Schuldschein-Inhabern gewählten Mitglieder haben nur 50 bevorrechtete Schuldverschreibungen 1. Ranges zu hinterlegen; im übrigen ist nichts geändert.

Art. 11 ist ungeändert; ebenso Art. 12, doch hat letzterer einen Zusatz erhalten, dass die Gesammtheit der Bezüge des Verwaltungsrathes, des Pariser Ausschusses, des ausführenden Ausschusses, des Aufsichtsrathes, des Königlichen Kommissars und seines Vertreters 2 % des Reinertrages nicht übersteigen darf.

Art. 13 ist ungeändert.

Art. 14. Der Verwaltungsrath hat einen Präsidenten Portugiesischer Nationalität und zwei Vizepräsidenten, die sämmtlich vom Rathe selbst gewählt werden. Falls der Präsident und beide Vizepräsidenten nicht anwesend sind, so bezeichnet der Verwaltungsrath eins seiner Mitglieder zur Leitung der Sitzung. Der Präsident und die Vizepräsidenten können wiedergewählt werden.

Art. 15 bis 18 einschl. sind ungeändert.

Art. 19. Die Direktion des Dienstes wird unter Aufsicht des Verwaltungsrathes und des ausführenden Ausschusses einem oder zwei Direktoren, welche die Generaldirektion übernehmen und von denen einer Portugiese sein muss, übertragen. (Der übrige Theil des Art. 19 ist nicht geändert.)

Art. 20 und 21 sind ungeändert.

Art. 22. Die laufenden Verwaltungsgeschäfte werden durch einen aus 8 Mitgliedern bestehenden ausführenden Ausschuss, der seinen Sitz in Lissabon hat, geführt; von den Mitgliedern werden 2 von der Regierung aus ihren Vertretern, 4 vom Pariser Ausschuss aus seinem Schoosse und 2 von den Vertretern der Antheilhaber aus ihrer Mitte gewählt. § 1. Der ausführende Ausschuss hat einen Präsidenten Portugiesischer Nationalität mit ausschlaggebender Stimme und einen Vizepräsidenten, die beide vom Ausschuss selbst gewählt werden. § 2. Der Ausschuss kann gültige Beschlüsse fassen, wenn nur 4 Mitglieder anwesend sind, vorausgesetzt, dass 3 Mitglieder übereinstimmen und sämmtliche Mitglieder berufen worden sind.

Art. 23 ist ungeändert.

Art. 24. Der Aufsichtsrath besteht aus 6 von der Hauptversammlung der Antheilhaber erwählten Mitgliedern, wobei der Vorsitzende vorwiegende Stimme hat. Alle 3 Jahre werden die ausscheidenden Mitglieder ausgeloost; später bestimmt das Dienstalter den Austritt, wobei Wiederwahl zulässig ist. Jedes Mitglied muss während seiner Amtsdauer 50 Antheilscheine hinterlegen.

Art. 25 bis 27 sind ungeändert.

Art. 28. Die ordentliche Hauptversammlung besteht aus den Antheilhabern, die wenigstens 100 Antheilscheine der Gesellschaft besitzen.

Art. 29 und 30 sind ungeändert.

Art. 31. Ausserordentliche Hauptversammlungen sind zu berufen, wenn es von Antheilhabern, die 1/5 des Gesellschaftskapitals vertreten, beantragt wird. (Im übrigen ist der Artikel nicht geändert.)

Art. 32. Die Berufung ist wenigstens 30 Tage vorher im Staatsanzeiger von Lissabon und in den vom Verwaltungsrath bezeichneten Französischen und Deutschen Zeitungen zu erlassen.

Art. 33 bis 35 sind ungeändert.

Art. 36. Der erste Absatz ist nicht geändert. Kein Antheilhaber kann mehr als 25 Stimmen für sich und eben so viel für andere ausüben.

Art. 37 bis 47 sind ungeändert.

Art. 48. Die Hauptversammlung der Schuldschein-Inhaber, deren Beschlüsse auch für die abwesenden und widersprechenden Schuldschein-Inhaber maassgebend sind, versammelt sich alljährlich in dem der ordentlichen Hauptversammlung der Antheilhaber folgenden Monat, um von dem Bericht des Pariser Ausschusses Kenntniss zu nehmen und dessen Mitglieder zu wählen. Die Hauptversammlung der Inhaber der bevorrechteten 3 % und 4 % Schuldverschreibungen 1. Ranges, sowie unter Umständen der 4,5 und 3 % (Beïra-Baixa-Ausgabe von 1886) vereinigt sich auf Berufung des Pariser Ausschusses in Paris. Die Inhaber der letztgenannten beiden Arten von bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. Ranges können wenigstens 4 Tage vor der Pariser Versammlung zu einer Versammlung in Deutschland berufen werden. Die Deutsche Versammlung wählt endgültig 2 Mitglieder des Pariser Ausschusses, die zugleich Mitglieder des Verwaltungsrathes sind und in Lissabon oder im Auslande wohnen können; eins dieser Mitglieder ist vom Pariser Ausschuss in den ausführenden Ausschuss abzuordnen. Nachdem die Deutsche Versammlung 2 Mitglieder ernannt hat, erwählt die Pariser Verwaltung ihrerseits 9 Mitglieder des Pariser Ausschusses, die zugleich Mitglieder des Verwaltungsrathes sind und in Lissabon oder im Auslande wohnen können. Die Tagesordnung der Deutschen Versammlung ist, abgesehen von der Zahl der zu wählenden Verwaltungsräthe, dieselbe wie bei der Pariser Versammlung. Die Beschlüsse der Deutschen Versammlung über andere Fragen werden den Beschlüssen der Pariser Versammlung beigefügt.

Art. 49 ist ungeändert.

Art. 50 hat folgenden Zusatz erhalten: Die Versammlung der Deutschen Schuldscheininhaber wird durch die beiden Deutschen Mitglieder des Pariser Ausschusses, von denen einer den Vorsitz führt, berufen. Die Beschlüsse der Pariser und Deutschen Versammlung werden mit Stimmenmehrheit gefasst; bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

Art. 51 und 52 sind nur unwesentlich geändert.

Art. 53. Kommt die Versammlung nicht zustande, so ist innerhalb 14 Tagen eine zweite Versammlung zu berufen, die bei Vertretung von 50 000 bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. Ranges beschlussfähig ist; kommt auch diese nicht zustande, so wird in der gleichen Frist eine dritte Versammlung berufen, bei der eine Mindestzahl von Schuldverschreibungen 1. Ranges für die Beschlussfähigkeit nicht vorgeschrieben ist.

Art. 54. Behufs Aufbringung der in den Art. 52 und 53 vorgesehenen Anzahl wird die Gesammtzahl der für die Pariser und für die Deutsche Versammlung hinterlegten Schuldverschreibungen angerechnet.

Art. 55 erhält den Zusatz, dass von den 6 000 Frcs. Einladungskosten 2/3 auf Paris und 1/3 auf Deutschland entfallen.

Art. 56. Das Recht zur Theilnahme an der Pariser oder Deutschen Versammlung geben bereits 25 Schuldverschreibungen 1. Ranges; der Rest ist nicht geändert.

Art. 57. Je 25 bevorrechtete Schuldverschreibungen geben Anspruch auf 1 Stimme, doch kann niemand mehr als 100 Stimmen für sich und ebenso viel für jeden Auftraggeber, im ganzen höchstens 500 Stimmen ausüben.

Art. 58. Eine ausserordentliche Hauptversammlung der Schuldscheininhaber in Paris ist innerhalb 14 Tagen zu berufen, wenn es von Inhabern, die 1/5 der im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen 1. Ranges besitzen, unter Angabe des Zweckes gemäss Art. 48 beantragt wird.

Art. 59 und 60 sind ungeändert.

Art. 61 wiederholt den Art. III des Vergleichs; § 1 enthält aber unter g und h folgende Zusätze: g) 5 % zur Ansammlung der ordentlichen Rücklagen, bis diese 10 % des Grundkapitals erreichen. h) Ueber die Verwendung des verbleibenden Ueberschusses beschliesst auf Vorschlag des Verwaltungsrathes die Hauptversammlung.

Art. 62. Da die Tilgung der Antheilscheine mit Ablauf der letzten Konzession beendet sein muss, so bestimmt dafür die Hauptversammlung von dem in Absatz g des § 1 des Art. 61 bezeichneten Ueberschusses eine dem Grundkapital entsprechende Summe, die um den Gewinn der getilgten Antheilscheine vermehrt wird. Die öffentliche Ausloosung der zu tilgenden Antheilscheine erfolgt in Lissabon an den vom Verwaltungsrath zu bestimmenden Zeitpunkten. Die Inhaber der ausgeloosten Antheilscheine erhalten den Nennwerth ihrer Antheilscheine nebst dem Gewinn bis zum Tilgungstage und ferner Genussscheine, die nach Vertheilung von 6 % Gewinn an die nicht getilgten Antheilscheine Anspruch auf einen entsprechenden Theil des Ueberschusses haben. Die Rückzahlung der getilgten Antheilscheine erfolgt in Lissabon, Paris und Berlin.

Die Hauptversammlung kann die Tilgung einer grösseren Anzahl von Antheilscheinen durch Ankauf beschliessen, wenn es die entsprechenden Mittel gestatten; doch werden in diesem Falle die Gewinne der vorzeitig getilgten Antheilscheine erst dann dem Tilgungsbestande zugefügt, wenn sie nach dem regelmässigen Plane zur Tilgung kommen würden.

(§ 2 enthält den bisherigen Art. 63.)

Art. 63. Die Rücklagen der Gesellschaft werden auf folgende Weise gebildet und verwaltet: 1. Die ordentlichen Rücklagen werden durch die in Art. 61, § 1, Abs. g bis zu 10 % des Gesellschaftskapitals vorgesehene Entnahme gebildet; die Verwendung regelt der Verwaltungsrath. 2. Die besonderen Rücklagen werden gebildet: a) durch die verschiedenen Werthpapiere: Renten, Antheilscheine und Schuldverschreibungen anderer Gesellschaften, die Eigenthum der Gesellschaft sind oder werden, b) durch alle Einnahmeüberschüsse nach Verzinsung der bevorrechteten Schuldverschreibungen 1. Ranges bis zum 31. Dezember 1897, wie es in Art. 61, § 3 festgesetzt ist, c) durch die in Art. 61, § 1, Abs. c vorgesehene Entnahme, d) durch den Verkaufsertrag von Grundstücken, die nicht zu den Tajoländereien gehören. Diese besonderen Rücklagen haben zum Zweck: bis 31. Dezember 1897 die regelmässige Zahlung der Zinsen der Schuldverschreibungen 1. Ranges, sowie die Zahlung der Gesellschaftsverpflichtungen einschliesslich der in der Ausführung begriffenen Bauten zu sichern und für alle zu diesem Zeitpunkt etwa bestehenden Verpflichtungen Vorsorge zu treffen. Von 1898 ab sind diese Rücklagen allein dazu bestimmt, die regelmässige Verzinsung der Schuldverschreibungen 1. Ranges zu sichern und sie müssen innerhalb der Grenze ihrer Mittel in Baar oder Werthpapieren mit einem baaren Bestande von 300 Contos de Reis gebildet werden. Der Ertrag der zu diesem Zeitpunkt nicht abgesetzten Schuldverschreibungen wird den Rücklagen bis zum geschuldeten Betrage hinzugefügt, während der etwaige Ueberschuss den allgemeinen Einnahmen der Gesellschaft hinzutritt. 3. Die ausserordentlichen Rücklagen werden durch die nach Art. I des Vergleichs geschaffenen Schuldverschreibungen 1. Ranges, die nach den Art. V und XIII des Vergleichs unbegeben bleiben, gebildet und haben im allgemeinen für ausserordentliche Bedürfnisse zu sorgen. Der Ertrag dieser Rücklagen wird den allgemeinen Einnahmen der Gesellschaft hinzugefügt.

Art. 64. Wenn die Auflösung beschlossen wird, so ernennt die Hauptversammlung zu Massenverwaltern 3 stimmberechtigte Antheilhaber, die nicht dem Verwaltungsrath angehören, und 4 Mitglieder des Verwaltungsrathes, von denen 2 dem Pariser Ausschuss angehören. Die Aufgabe des Verwaltungsrathes erlischt sodann.

Art. 65 bis 70 haben keine wesentlichen Aenderungen erfahren.

Die gegenüber dem früheren Vergleich (vergl. Nr. 13 S. 115 d. Ztg.) und den früheren Satzungen (vergl. Nr. 29 S. 270 d. Ztg.) eingetretenen Aenderungen lassen sich namentlich in 4 Punkte zusammenfassen: 1. Die beabsichtigte Zurückführung aller Schuldverschreibungen auf einen einheitlichen Zinsfuss unterbleibt. 2. Die Erhöhung der staatlichen Einwirkung auf die Verwaltung und die Bevorzugung seines Guthabens ist rückgängig gemacht. 3. Die Rücksichtnahme auf den Englischen Geldmarkt ist fallen gelassen. Endlich 4. ist eine Vertretung der Deutschen Gläubiger, die früher nur als Anhängsel der Franzosen behandelt wurden, eingeführt.

Bücherschau.

Dr. P. Silex, Ueber das Sehvermögen der Eisenbahnbeamten. 1894. Verlag von P. Karger in Berlin, Charitéstrasse 3. Preis 1 *M.*

Der Verfasser, 1. Assistent an der Königlichen Universitäts-Augenklinik und Privatdozent an der Universität Berlin, hat in der vorliegenden Broschüre (40 Seiten) für den Bahnarzt und jeden anderen, welchen sein Beruf in die Lage bringt, über das Sehvermögen der Eisenbahn-Betriebsbeamten und der an dieselben zu stellenden Anforderungen ein Urtheil abzugeben, die in Frage kommenden, vielfach noch strittigen, Punkte, welche in betreff der Funktionen des Auges bestehen, auf Grund praktischer Erfahrung zu klären versucht.

Im wesentlichen stimmen die Ausführungen des Verfassers mit den Vorschlägen überein, welche unabhängig von demselben, Herr Regierungsrath Schmöckel in Nr. 3 und 4 d. Ztg. veröffentlicht hat und von welchen Dr. Silex sagt, dass sie mit einer für einen Nichtfachmann bewunderungswürdigen Sachkenntniss geschrieben seien. — Mit Herrn Regierungsrath Schmöckel empfiehlt derselbe (abgesehen von der Anstellung besonderer Bahn-Augenärzte bei jeder Eisenbahndirektion) an erster Stelle Aenderung der Fragestellung in dem Schema, welches zum Zweck der Prüfung des Sehvermögens bisher bei den Preussischen Staatsbahnen verwendet wurde.

Wie ersterer bereits in Nr. 4 S. 28 d. Ztg. mitgetheilt hat, ist s. Zt. der von der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg gemachte Vorschlag, die Fragestellung in dem erwähnten Schema umzuändern, den übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen zur gutachtlichen Aeusserung zugegangen. Herr Dr. Silex muss nach unserer Information irrig berichtet sein, wenn er S. 4 seiner Broschüre sagt, einzelne Direktionen hätten gegen die Aenderung des Schemas protestirt, andere seien schwankend. Die eingegangenen Erklärungen lauten vielmehr, gutem Vernehmen nach, in der Hauptsache durchgängig zustimmend zu dem Brombergschen Vorschlag, indem das gegenwärtig angewendete Schema allseitig als unbrauchbar anerkannt worden ist.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld, welche die Leitung der Angelegenheit in Händen hat, will, wie wir hören, nur noch den Eingang weiterer von ihr eingeforderter Gutachten abwarten, ehe sie ihr eigenes Gesammturtheil dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten abgibt. Erst nachdem solches geschehen, wird wohl, entsprechend der Annahme des Herrn Dr. Silex, die Materie in einer Direktorenkonferenz unter Mitwirkung von Vertretern des Ministeriums zum Austrag gebracht werden. Die Broschüre des Herrn Dr. Silex ist also zu guter Stunde erschienen, so dass dessen auf praktischer Erfahrung sich stützenden Vorschläge noch zur Berücksichtigung gezogen werden können. — Unabhängig von diesen die Preussischen Staatsbahnen betreffenden Vorgängen hat übrigens im August d. J. auch das Reichs-Eisenbahnamt Veranlassung genommen, über den Stand dieser Sache eine Umfrage an die sämmtlichen Deutschen Bahnverwaltungen zu richten und sind die betreffenden Berichte derselben, für welche erst das nöthige statistische Material gesammelt werden musste, inzwischen wohl meistentheils eingegangen.

Wir hoffen über den Verlauf der allgemeines Interesse bietenden Angelegenheit demnächst eine ausführliche Mittheilung in unserer Zeitung zum Abdruck bringen zu können.

Dr. K.

Gedanken über die Sicherheit und Oekonomie des Eisenbahnbetriebes. Von Eduard Graf Wilczek. Mit 3 Abbildungen. 4 Bogen Gross-Oktav. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig. Preis geh. 80 kr. = 1,50 *M.*

Diese recht anziehend geschriebene Broschüre besteht aus drei lose mit einander verbundenen Aufsätzen über die Sicherheit und Oekonomie des Eisenbahnbetriebes. Der Verfasser weist zunächst auf die vielfache, durch Beispiele belegte, immer grössere Häufigkeit der Eisenbahnunfälle hin und macht daran anknüpfend Vorschläge zur möglichsten Beseitigung derselben. Die Abhilfe sucht er nicht sowohl in technischer Vervollkommnung der Eisenbahneinrichtungen, er erblickt vielmehr die Garantie erhöhter Betriebssicherheit vorzugsweise in grösserer Schonung des Betriebspersonals, insbesondere des mit der Bedienung der Lokomotive betrauten Maschinisten. Er empfiehlt Abkürzung der täglichen Dienstzeit, Vermehrung des Personals und Gewährung von Sitzplätzen für die dienstthuenden Lokomotivführer auf ihrer Maschine, Forderungen, welche schon von anderer Seite vielfach gestellt und von den meisten Bahnverwaltungen bereits zugestanden worden sind. Sodann eifert der Verfasser gegen die Einrichtung der Kohlenersparniss-Prämien, welche seiner Ansicht nach mittelbar Veranlassung von Unfällen werden kann. In dem dritten Aufsatz regt derselbe die Frage an, ob und wie die ökonomischen Vortheile der 3 fachen Expansion auf die Eisenbahnmotoren praktische Anwendung finden könnten und entwickelt in allgemeinen Umrissen seine Ansichten über die Möglichkeit der Konstruktion einer Triplex-Kompoundlokomotive.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Lokalbahn Sz. Olaszi-Sz. Váralja.) (Eröffnung der Lokalbahn Sz. Olaszi-Sz. Váralja) Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 76 vom 29. vor. Mts. wird zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die Lokalbahn Szepes Olaszi-Szepes Váralja am 15. Oktober l. J. dem Verkehre übergeben wurde.

Budapest, am 15. Oktober 1894. (2565)
Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit der Eröffnung der Neubaustrecke der Pfälzischen Eisenbahnen Ebertsheim-Hettenleidelheim, deren Zeitpunkt bis jetzt noch nicht feststeht, erhält die bisherige Station „Eisenberg-Hettenleidelheim“ die Bezeichnung „Eisenberg i. d. Pfalz“.

Vom gleichen Tage, frühestens jedoch vom 1. Dezember l. J. ab, wird für den Versand von Thon und Thonerde ab dieser Station zu den bezüglichen Frachtsätzen noch ein Lokalbahnzuschlag im Betrag von 0,045 *M.* für 100 kg zur Erhebung kommen.

Karlsruhe, den 26. Okt. 1894. (2566)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist infolge Hochwassers der Gesammtverkehr auf der Linie Fürstenfeld-Bierbaum vom 4. bis 8. d. Mts. und auf der Linie Strakonitz-Winterberg von 5. bis 10. d. Mts. eingestellt gewesen, was hierdurch mit Bezug auf § 14 Abs. 3 des Vereins-Wagen-Uebereinkommens zur öffentlichen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 18. Oktober 1894. (2567)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

4. Güterverkehr.

Vom 1. November d. J. ab werden auf der Station Zembowitz auch Fahrzeuge aller Art abgefertigt.

Breslau, den 14. Oktober 1894. (2568)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Station Obertsroth an der Murgthalbahn wird mit Wirkung vom 1. November l. J. auch für den Leichen-, Thier- und Fahrzeugeverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Karlsruhe, den 16. Okt. 1894. (2569)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. November l. J. wird die Station Immendingen mit den für Engen bestehenden Frachtsätzen in die Ausnahmetarife für Petroleum und

Naphta ab Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Gustavsburg, Kastel, Frankfurt und Sachsenhausen aufgenommen.
Karlsruhe, den 15. Oktober 1894. (2570)
Generaldirektion.

Oberschlesisch - Mährisch - Oesterr.-Schles. Kohlenverkehr. Vom 15. d. Mts. ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember d. J. ist für den Artikel Steinkohle nach Station Gross-Opatowitz (Oe. St. B.) an Stelle des im Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr auf Seite 31 aufgeführten Theilfrachtsatzes von 31,6 nur ein solcher von 28 kr für 100 kg zu berechnen.
Breslau, den 16. Oktober 1894. (2571)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 20. Dezember 1894 alten / 1. Januar 1895 neuen Stils werden die Theile II, III und IV des Deutsch - Russischen Gütertarifs und die zur Zeit noch bestehenden zugehörigen Ausnahmetarife, mit Ausschluss derjenigen für Getreide usw. (Ausnahmetarif 1a, Theil I) und für Flachs, Hanf usw. (Ausnahmetarif 2), ferner der vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 gültige Anhang I zum Deutsch-Russischen Gütertarif und ausserdem die Ausnahmetarife für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland aufgehoben.
Die genannten Tarife werden durch die Herausgabe neuer direkter Tarife und neuer Grenztarife mit Gültigkeit vom obigen Tage ab ersetzt werden.
Bromberg, den 13. Oktober 1894. (2572)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Italienischer Verkehr über den Gotthard. Mit 15. November d. J. gelangt der Nachtrag VI zu den Niederländisch-Italienischen Ausnahmetarifen vom 5. Mai 1885 zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die Reexpedition von Sendungen metallurgischer Erzeugnisse von 5 bezw. 10 t Ladungen in Chiasso transit bezw. Pino transit im Verkehre zwischen Italien und den Niederländischen Hafenstationen.
Köln, den 15. Oktober 1894. (2573)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Am 1. Dezember 1894 werden unter dem Titel „Bayerisch - Oesterreichischer Grenzverkehr" 5 Tarifhefte ausgegeben, welche Frachtsätze für den nachstehend näher bezeichneten Verkehr enthalten:
Heft 1. Verkehr zwischen den Bayerisch - Oesterreichischen Grenzstationen
Eger und Furth i/W.,
Eger und Salzburg,
Kufstein und Lindau.
Die Abfertigung der Sendungen erfolgt je nach der Aufgabe bei der Bayerischen oder bei der Oesterreichischen Station über die Bayerischen oder über die Oesterreichischen Linien.
Heft 2. Verkehr zwischen östlichen Stationen der K. Bayer. Staatseisenbahnen unter einander über Oesterreichische Strecken.
Heft 3. Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen unter einander über Bayerische Strecken.
Heft 4. Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft sowie der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Arlbergbahn) andererseits über Bayerische Strecken.
Heft 5. Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der a. priv. Buschtehrader Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K Oesterreichischen Staatsbahnen andererseits über Bayerische Strecken.
Die Abfertigung der Sendungen erfolgt bei Heft 2 stets über Oesterreichische Transitstrecken, bei den Heften 3, 4 und 5 stets über Bayerische Transitstrecken auf Grund der gleichzeitig ausgegebenen Verkehrsleitungs-Vorschriften zu den Heften 2, 3, 4 und 5.
München, den 11. Oktober 1894. (2574)
Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Berlin - Hanseatischer Güterverkehr. Mit dem 1. Dezember 1894 werden im Berlin-Hanseatischen Gütertarif die Entfernungen für die Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn um 2 bis 3 km erhöht. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 15. Oktober 1894. (2575MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen die nachstehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 für getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus (Powidl, Lequar) aus Bosnien (Tarifabtheilung A des aussenbezeichneten Verkehrs) zur Einführung:

A. Verkehr mit dem Donaugebiete im allgemeinen.

Tarifkilometer	I. Passau Donaulände transit	Tarif Nr. 3. Pflaumen usw. aus Bosnien: a) in beliebigen Mengen	b) in Ladungen von 5 000 kg	c) in Ladungen von 10 000 kg	Tarifkilometer	II. Regensburg Donaulände transit	Tarif Nr. 3. Pflaumen usw. aus Bosnien: a) in beliebigen Mengen	b) in Ladungen von 5 000 kg	c) in Ladungen von 10 000 kg
		Markpfennig für 100 kg					Markpfennig für 100 kg		
	a) Stationen der Hess. Ludwigsbahn.					a) Stationen der Hess. Ludwigsbahn.			
452	Frankfurt Ostbhf.	343	243	195	334	Frankfurt Ostbhf.	276	193	157
452	Frankfurt H. L. B.	343	243	195	334	Frankfurt H. L. B	276	193	157
452	Frankfurt Hafen	—	243	195	334	Frankfurt Hafen	—	193	157
434	Hanau Ostbhf., H. L. B. u. Westbhf.	323	231	184	316	Hanau Ostbhf., H. L. B. u. Westbhf.	256	181	146
497	Wiesbaden	393	273	222	379	Wiesbaden	326	223	184
	b) Stationen des E.-D.-B. Frankfurt a/M.					b) Stationen des E.-D.-B. Frankfurt a/M.			
452	Frankfurt Stsbhf.	343	243	195	334	Frankfurt Stsbhf.	276	193	157
452	Frankfurt-Sachsenhausen Stsbhf.	343	243	195	334	Frankfurt-Sachsenhausen Stsbhf.	276	193	157
452	Frankfurt Hafen	—	243	195	334	Frankfurt Hafen	—	193	157
434	Hanau Ost- u. Nordbhf.	323	231	184	316	Hanau Ost- u. Nordbhf.	256	181	146
474	Homburg v. d. Höhe	367	258	208	356	Homburg v. d. Höhe	300	208	170
488	Kastel	383	267	217	370	Kastel	316	217	179
525	Limburg a/d. Lahn	424	292	239	407	Limburg a/d. Lahn	357	242	201
447	Offenbach	338	240	192	329	Offenbach	271	190	154
497	Wiesbaden Stsbhf.	393	273	222	379	Wiesbaden Stsbhf.	326	223	184
	c) Stationen des E.-D.-B. Köln (linksrh.).					c) Stationen des E.-D.-B. Köln (linksrh.).			
628	Saarbrücken	482	339	274	510	Saarbrücken	416	289	236
693	Trier l. Mosel	569	389	320	575	Trier l. Mosel	502	339	282
691	Trier r. Mosel	566	388	318	573	Trier r. Mosel	499	338	280

München, den 10. Oktober 1894. (2576)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband. Infolge der Ueberführung der Kiel-Eckernförde - Flensburger Eisenbahn über den Nord - Ostseekanal und der hierdurch bedingten Verlegung der Strecke Kiel-Neu-Wittenbek werden mit dem 1. Dezember d. J. die z. Zt. gültigen Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Kiel - Eckernförde - Flensburger Eisenbahn, sowie der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn in den meisten Verkehrsbeziehungen um 2 bis 3 km erhöht.

Bis zum Erscheinen des Nachtrages zum Nord - Ostsee - Verbands - Gütertarif ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung über die Höhe der Frachtsätze Auskunft.

Altona, den 12. Oktober 1894. (2577)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. November l. J. gelangt Theil III Heft 2 zur Einführung, welcher Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von

a) Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten,
b) Mais,
c) Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl,
d) leeren gebrauchten Säcken

im Verkehre zwischen Stationen der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ung. Linien) und der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn (Ung. Linien) einerseits, sowie Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach anderseits enthält.

Durch dieses Tarifheft wird Theil III Heft 2 des Gütertarifes für den Oesterr.-Ungar. - Bayer. Eisenbahnverband vom 1. Juni 1891 aufgehoben. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten jedoch die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Dezember l. J.

Gleichzeitig gelangt ein A n h a n g zu dem Tarifheft zur Einführung, Kursunterschiedsbeträge enthaltend, welche je nach dem Stande der Oesterreichischen Währung von den Frachtsätzen der Abtheilungen I, III und IV des Tarifes ein-, zwei- oder mehrfach abgezogen werden.

Bis auf weiteres sind die Kursunterschiedsbeträge in d o p p e l t e m B e t r a g e abzuziehen.

München, den 10. Oktober 1894. (2578)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember 1894 kommt zum Tarife für den inneren Verkehr der K. Bayerischen Staatseisenbahnen „Heft C" für die Beförderung von Gütern, vom 1. Januar 1893, der III. Nachtrag zur Einführung, welcher — soweit der Vorrath reicht — bei dem Materialdepot der unterfertigten Stelle unentgeltlich bezogen werden kann.

München, den 13. Oktober 1894. (2579)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Dezember d. J. tritt die im Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Südwestdeutschen Verbande enthaltene Zusatzbestimmung (Ziffer 3) zu § 44 der Verkehrsordnung, betreffend das Zusammenladen von Gross- und Kleinvieh, ausser Kraft.

Strassburg, den 13. Oktober 1894. (2580)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Die Sätze des A u s n a h m e t a r i f s für S t e i n e d e s S p e z i a l t a r i f s III im Verkehr mit H a n a u haben in der Richtung über O f f e n b a c h hinaus vom 1. November d. J. ab auch Gültigkeit für den Verkehr mit M ü h l h e i m a. M., soweit die regelrechten Sätze des Spezialtarifs III dieser Station höher sind.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (2581)

Frankfurt a/M., den 14. Oktober 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Oktober 1894 kommen die Nachträge IX zum gemeinschaftlichen Tarifhefte und zum Hefte 1, VIII zu den Heften 2 und 3, sowie XI zum Ausnahmetarife für Holz zur Einführung, enthaltend u. a. Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Bayerische und Rheinisch-Westfälische Stationen, Ergänzung der Ausnahmetarife 6 und 13 für Steine des Spezialtarifs III bezw. II, Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahnen Betzdorf-Daaden, Dillenburg-Strassebersbach und Wissen-Morsbach bei Wissen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) — am 1. Dezember 1894 — und sonstige Tarifergänzungen und Aenderungen.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 15. Oktober 1894. (2582)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangt für die Beförderung von h y d r a u l i s c h e m K a l k (Romancement) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von K u f s t e i n nach P e n z i n g ein Frachtsatz von 48 kr. (ö. W.) für 100 kg zur Einführung. Derselbe hat nur dann Anwendung zu finden, wenn die Sendungen durch in die Fässer eingebrannte bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Romancement) kenntlich gemacht sind.

München, den 13. Oktober 1894. (2583)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Verband. In den Tarifentfernungen der Hessischen Ludwigsbahnstationen Frankfurt a/M., Höchst und Wiesbaden für den Güter- etc. Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Altona treten vom 1. November cr. ab verschiedene Aenderungen ein.

Soweit damit Erhöhungen (um 1 km) verbunden sind, bleiben die bisherigen Entfernungen noch bis zum 1. Dezember d. J. in Anwendung.

Hannover, den 16. Oktober 1894. (2584)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich. (E i n f ü h r u n g v o n N a c h t r ä g e n.) Mit 1. November d. J. tritt der Nachtrag III zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Januar 1893, sowie der Nachtrag II zum Anhang desselben in Kraft.

Der Nachtrag III enthält unter anderen Ergänzungen der Klassengut- und Ausnahmetarife.

Weiter gelangen durch denselben die im Rückvergütungswege gültigen Ausnahmetarife für das Jahr 1895 zur Einführung. Der Nachtrag II zum Anhange enthält Kursdifferenzen.

Beide Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen sowie bei der unterzeichneten Direktion u. zw. Nachtrag III zum Preise von 15 kr. und Nachtrag II zum Preise von 5 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 15. Oktober 1894. (2585)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. November d. J. erscheint als Heft F im D e u t s c h - E n g l i s c h e n E i s e n b a h n v e r b a n d ein Tarif, enthaltend Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr zwischen England einerseits und Deutschen, Oesterr.-Ungarischen, den Serbischen, Bulgarischen und Orientalischen Bahnen über Herbesthal-Aschaffenburg anderseits. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I[a] genehmigt worden.

Mainz, den 17. Oktober 1894. (2586)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 6.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 83. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8. SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. Oktober 1894.

Inhalt:

Eisenbahn-Direktionspräsident Rennen.
Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1892/93. (Schluss.)
Vereinsmittheilungen:
Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Konferenz, betr. Angelegenheiten des internationalen Eisenbahntransportrechts.
Preussen: Konferenz, betr. das Fortbestehen des Eisenbahn-Kommissariats.
Unfälle im August d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Preussische Staatseisenbahnen: Arbeiter-Pensionskasse.
Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.
Frankfurter Lokalb.-Aktienges. in Frankfurt a/M.
Ostdeutsche Kleinb.-Aktienges. in Bromberg.
Berliner Pferdebahnges.
Winter-Fahrplan 1894/95.
Dortmund-Rheinkanal.
Bücherschau:
E. Borrmann, Flächeninhalte von Querprofilen zur Aufstellung von Erdmassenberechnung für Kleinbahnen.
Personalnachrichten:
Geh. Regierungsrath Hilf †.
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Güterverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Eisenbahn-Direktionspräsident Rennen.

Bekanntlich tritt am 1. April 1895 eine Neuordnung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung ein, indem statt der jetzt bestehenden 11 Eisenbahndirektionen deren 20 kleinere eingerichtet werden unter gleichzeitiger Beseitigung der Eisenbahn-Betriebsämter. Aus Anlass dieser Umgestaltung wird der bisherige Leiter der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, Herr Eisenbahn-Direktionspräsident Rennen, am 1. April 1895 in den Ruhestand treten. Er ist jedoch schon am 1. d. Mts. seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom Dienste entbunden worden, damit seinem Nachfolger Gelegenheit gegeben werde, sich in die Geschäfte einzuarbeiten und um die Ueberleitung in die durch die Neuordnung sich ergebenden neuen Verhältnisse zu erleichtern. An diesem Tage hat Herr Rennen sein Amt an den Geheimen Ober-Regierungsrath Hoeter, bisher vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, übergeben.

Herr Franz Karl Rennen wurde am 25. Februar 1818 als Sohn des Königlichen Notars Rennen zu Obercastel bei Bonn geboren. Nachdem er das Gymnasium in Cleve absolvirt und an der Universität zu Bonn das Studium der Rechtswissenschaften beendet hatte, erfolgte seine Ueberweisung als Rechtskandidat an das Königliche Landgericht in Köln, woselbst am 13. Oktober 1840 seine Vereidigung als Landgerichts-Auskultator stattfand. Seine dortige Beschäftigung als Auskultator, Referendar und Landgerichts-Assessor (ab Oktober 1847) dauerte über 7 Jahre.

Dann trat in seiner dienstlichen Laufbahn eine für seine ganze Zukunft entscheidende Wendung ein. Die Preussische Regierung beabsichtigte für den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen der Pfälzischen Ludwigsbahn und der Französischen Ostbahn von Bexbach nach Styringen durch das Saarkohlengebiet eine Eisenbahnbehörde in Saarbrücken zu errichten und hatte mit der Bildung derselben die dortige Königliche Bergwerksdirektion betraut. Deren Leiter, Berghauptmann von Dechen, suchte für diese Eisenbahnbehörde einen jungen, tüchtigen Assessor als Justitiar und dies Amt fiel durch Vermittelung des Regierungs-Präsidenten von Raumer auf warme Empfehlung des Landgerichts-Präsidenten von Heintzmann und des Ober-Prokurators Heimsoeth, alle damals zu Köln, dem Assessor Rennen zu.

Damit trat Herr Rennen im Jahre 1848 in den Eisenbahndienst, dem er trotz mannigfacher anderweiter verlockender Anerbietungen treu geblieben ist.

In Saarbrücken wusste er sich durch sein dienstliches und ausserdienstliches Verhalten auch ausserhalb seines Amtsbereichs Anerkennung zu verschaffen, so dass ihm im Nebenamte die Vertretung des als Parlamentsmitglied häufig und längere Zeit abwesenden Landraths und nach Rücktritt desselben das Landrathsamt zur selbständigen Führung übertragen wurde. In dieser Zeit verheirathete er sich mit der Tochter Johanna des Notars Böcking zu Saarbrücken.

Durch seine Rührigkeit und die umsichtige und erfolgreiche Geschäftsführung in beiden Aemtern hatte Herr Rennen die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sich gezogen, und, als es sich im Jahre 1855 darum handelte, für die Rheinische Eisenbahngesellschaft, welche ihr Unternehmen durch Einverleibung der damals noch selbständigen Bahnen Köln-Bonn und Köln-Crefeld und sonstige Erweiterungen zu vergrössern strebte, eine juristisch gebildete und in der Verwaltung durchaus bewährte, rührige Kraft zu gewinnen, wurde Herr Rennen dazu ausersehen und am 1. Dezember 1855 als Spezialdirektor der ausführenden Verwaltung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft nach Köln berufen.

Das mächtige Aufblühen dieser Gesellschaft fällt mit der Amtsführung des Herrn Rennen zusammen. Bei seinem Eintritt in die Direktion hatte das Unternehmen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft nur einen geringen Umfang — 86 km Bahnen mit rund 30 Millionen Mark Anlagekapital. In den nächsten Jahren bis zur Verstaatlichung wuchs es zu 1 354 km mit rund 466 Millionen Mark Kapital. Bemerkenswerth dabei ist besonders das Vordringen der Rheinischen Bahn in das Kohlen- und Industriegebiet der Ruhr, welchem Umstande vorwiegend das rasche Emporblühen und Gedeihen dieses Unternehmens zu verdanken ist.

An der Spitze der Direktion stand der verdienstvolle Präsident Herr Geh. Komm.-Rath. Gustav Mevissen. Neben diesem gebührt in erster Linie dem Spezialdirektor Rennen das Verdienst für den blühenden Zustand dieser grossen Verkehrsanstalt. Es mag hier noch erwähnt werden, dass hervorragende Kräfte ihm in der Direktion zur Seite standen. Mit berechtigtem Stolz kann Herr Rennen darauf zurückblicken, dass aus seiner Schule 3 bedeutende, tüchtige Männer hervorgegangen sind, der jetzige Minister der öffentlichen Arbeiten, Excellenz Thielen und 2 zu Präsidenten der künftigen neuen Eisenbahndirektionen bestimmte Verwaltungsbeamte, der Geh. Ober-Regierungsrath Hoeter, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und der Ober-Regierungsrath Thomé, welche drei früher Vertreter des Spezialdirektors Rennen waren.

Als am 1. April 1880 das Unternehmen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft in Staatsverwaltung überging, hielt die Staatsregierung Herrn Rennen für die geeignete Person zur Leitung und Weiterführung der Geschäfte der früheren Rheinischen Eisenbahn, und so wurde dem Spezialdirektor Rennen, damaligen Geh. Regierungsrath, die Stelle des Präsidenten der neuen Königlichen Eisenbahndirektion übertragen. Sein Amtsbezirk, welcher zunächst lediglich die Bahnstrecken der früheren Rheinischen Eisenbahn umfasste, erfuhr im Laufe der Zeit wesentliche Veränderungen, indem die auf der rechten Rheinseite belegenen Strecken abgetrennt und dafür die auf der linken Rheinseite befindlichen Linien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und die der vormaligen Saarbrücker Eisenbahndirektion zugehörig gewesenen Staatsbahnstrecken, die Moselbahn, die Rhein-Nahebahn und die Saarbahnen, zugetheilt wurden. Auch eine ganze Reihe Nebenbahnen wurde unter seiner neuen Amtsführung ausgeführt. Die warme Fürsorge des Präsidenten Rennen wendete sich namentlich dem weiteren Aufschluss der dem Verkehre bisher verschlossenen Gebiete der Eifel, des Hunsrücks und des Hochwalds zu und das Zustandekommen mancher dieser Bahnen ist nur seinen persönlichen Bemühungen und Aufklärungen zu verdanken.

Am 13. Oktober 1890 fand zu Köln eine Erinnerungsfeier des Tages statt, an welchem Herr Rennen vor 50 Jahren in den Staatsdienst eingetreten war. Unter den Festtheilnehmern befand sich auch der jetzige Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Thielen, damals Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, welcher in seiner Festrede den Jubilar mit folgenden ehrenden Worten kennzeichnet:

„Er war wie kein zweiter für diese Stelle (als Spezialdirektor), deren volle Bedeutung und Inhalt damals wohl noch keiner der Betheiligten ahnte, befähigt und geeignet.

Sein ganzer Lebensgang, die ausgezeichnete juristische, administrative und wirthschaftliche Schulung, die er durchgemacht, die ausserordentliche, bis auf den heutigen Tag unverminderte Arbeitskraft und Arbeitslust, die rasche, klare Auffassung, die hohe Kunst des Maasshaltens in allen Dingen, die freundliche, gewinnende und selbst anscheinend unversöhnliche Gegensätze geschickt vermittelnde Art des Verkehrs mit den Menschen und vor allem sein gerechter, wohlwollender Sinn machten den Herrn Landrath Rennen zum rechten Mann für die grosse, in vieler Beziehung nach oben und unten, und nicht zum wenigsten auch den ebenbürtigen Nachbarn gegenüber schwierige und verantwortliche Aufgabe.

In wie glänzender Weise der Spezialdirektor der Rheinischen Eisenbahngesellschaft dieser Aufgabe gerecht geworden, das, m. H., wird in Rheinland-Westfalen nimmermehr vergessen werden; sein Name wird neben denen eines Gustav Mevissen, Dagobert Oppenheim und Daniel v. d. Heydt stets mit höchster Dankbarkeit und Anerkennung genannt werden."

Diese anerkennenden Worte geben in hervorragender Weise Kunde von der Werthschätzung, welche sich Herr Rennen erfreute. Auch ausserhalb seines Amtes hat er sich Verdienste erworben um seine Heimathsprovinz, um die Stadt Köln, um die Vollendung des Kölner Doms und um so manche anderen gemeinnützigen Bestrebungen; wiederholt war er von seinen Mitbürgern als Kandidat für den Reichstag und den Landtag aufgestellt. Herr Präsident Rennen verlässt den Staatsdienst in voller Rüstigkeit und Frische des Geistes und des Körpers. Möge ihm noch ein langer Lebensabend — otium cum dignitate — beschieden sein.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1892/93.

(Schluss aus Nr. 82.)

Die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses betrugen 1. bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen 793 184 973 (804 647 491)*) ℳ; 2. bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung 1 403 256 (1 352 036) ℳ; 3. bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 42 771 661 (42 878 582) ℳ; 4. bei den sämmtlichen Bahnen 837 359 890 (848 878 109) ℳ bezw. in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen zu 1. 62,44 (63,61), zu 2. 67,05 (64,71), zu 3. 58,84 (57,57), zu 4. 62,25 (63,28) und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge zu 1. 20 415 (20 998) ℳ, zu 2. 13 502 (13 009) ℳ, zu 3. 10 991 (11 054) ℳ und zu 4. 19 542 (20 067) ℳ.

Im übrigen schwanken die Ausgaben: 1. in Hunderttheilen der Betriebseinnahme zwischen 144,88 (bei der Militär-Eisenbahn) und 35,90 (bei der Ermsthalbahn); 2. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge zwischen 46 480 ℳ (bei der Main-Neckarbahn) und 1 929 ℳ (bei der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Bahn); 3. auf 1 000 Nutzkm zwischen 5 573 ℳ (bei der Georgs-Marienhüttenbahn) und 744 ℳ (bei der Arnstadt-Ichtershausener Bahn); 4. auf 1 000 Wagenachskm aller Art zwischen 318 ℳ (bei der Schleswig-Angeler Bahn) und 54 ℳ (bei der Zschipkau-Finsterwalder Bahn). Bei der Militär-Eisenbahn und der Boizenburger Stadt- und Hafenbahn haben die Betriebsausgaben die Betriebseinnahmen überschritten.

Von den Betriebsausgaben (ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses) entfallen auf die einzelnen Dienstzweige, und zwar auf die allgemeine Verwaltung 81 103 133 (77 916 230) ℳ bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 1 893 (1 843) ℳ und

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres dar.

in Hunderttheilen der Gesammtausgabe 9,69 (9,18), auf die Bahnverwaltung 216 169 589 (222 223 264) ℳ bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 5 045 (5 256) ℳ und in Hunderttheilen der Gesammtausgabe 25,81 (26,18) und auf die Transportverwaltung 540 087 168 (548 693 421) ℳ bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 12 604 (12 978) ℳ und in Hunderttheilen der Gesammtausgabe 64,50 (64,64). Hiernach haben sich die Betriebsausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für die Bahnverwaltung und die Transportverwaltung vermindert und für die allgemeine Verwaltung vermehrt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und des Pachtzinses hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen:

Lfde Nr.	bei den	Ueberschuss						
		überhaupt	in Hunderttheilen			auf 1 km der Betriebslänge	auf 1 000 Nutzkilometer	auf 1 000 Wagenachskilometer
			der Roheinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses	der Baukosten der betriebenen Strecken	des verwendeten Anlagekapitals der betriebenen Strecken			
		Millionen Mark				ℳ	ℳ	ℳ
1	Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	477,2 (460,3)	37,56 (36,39)	4,87 (4,87)	4,73 (4,67)	12 281 (12 011)	1 433 (1 368)	38 (36)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	0,7 (0,7)	32,95 (35,29)	3,53 (3,79)	3,37 (3,62)	6 636 (7 096)	1 310 (1 385)	57 (60)
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	29,9 (31,6)	41,16 (42,43)	4,31 (4,59)	4,27 (4,54)	7 689 (8 149)	1 377 (1 484)	52 (53)
4	sämmtlichen Bahnen	507,8 (492,6)	37,75 (36,72)	4,83 (4,85)	4,70 (4,66)	11 851 (11 645)	1 430 (1 375)	39 (37)

Der höchste Betriebsüberschuss wurde in Hunderttheilen der Roheinnahme bei der Ermsthalbahn mit 64,10 %, auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge bei der Main-Neckarbahn mit 25 011 „, auf 1 000 Nutzkm sowie auf 1 000 Wagenachskm bei der Eisern-Siegener Bahn, der niedrigste Betriebsüberschuss in entsprechender Reihenfolge bei der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn mit 3,01 %, bei der Schleswig-Angeler Eisenbahn mit 266 ℳ und 115 ℳ und bei der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn mit 6 ℳ erzielt. Der ziffernmässig gesammte Ueberschuss schwankte zwischen 349 515 472 (328 987 599) ℳ bei den Preussischen Staatsbahnen und 5 495 ℳ bei der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn.

Das Anlagekapital der Deutschen Bahnen verzinste sich

1. in dem Berichtsjahre 1883/84 mit 4,61 %
2. „ „ „ 1884/85 „ 4,60 „
3. „ „ „ 1885/86 „ 4,42 „
4. „ „ „ 1886/87 „ 4,66 „
5. „ „ „ 1887/88 „ 5,17 „
6. „ „ „ 1888/89 „ 5,40 „
7. „ „ „ 1889/90 „ 5,60 „
8. „ „ „ 1890/91 „ 4,86 „
9. „ „ „ 1891/92 „ 4,49 „
10. „ „ „ 1892/93 „ 4,56 „

Dem Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben treten noch hinzu: Zuschüsse aus den Erneuerungsfonds 960 822 (2 663 754) ℳ bezw. aus den Reservefonds (Reserve-Baufonds, Ergänzungs- usw. Fonds) 358 833 (245 269) ℳ, Subventionen, Garantievorschüsse, Zuschüsse von Seiten der Staatskassen, zu Betriebszwecken aufgenommene Darlehen (schwebende Schulden) 1 157 788 (1 112 791) ℳ, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, industriellen Unternehmungen, Dampfschiffverbindungen usw. 22 046 (20 815) ℳ und Uebertrag aus dem Vorjahre 509 760 (521 375) ℳ. Die zu verwendende Summe betrug mithin 491 735 315 (475 417 299) ℳ und die Ablieferung an die Staatskassen seitens der Staatsbahnen 458 896 792 (440 902 100) ℳ.

Der Bestand der Erneuerungsfonds betrug am Ende des Berichtsjahres bei den Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen 14 365 684 ℳ, bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung 891 030 ℳ, bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 16 583 152 ℳ bezw. bei den sämmtlichen Deutschen Bahnen 31 839 866 ℳ, während die Reservefonds der sämmtlichen Deutschen Bahnen am Schlusse des Berichtsjahres einen Bestand von 5 880 476 ℳ, d. i. 0,84 % des verwendeten Anlagekapitals, zu verzeichnen hatten.

In der gesammten Verwaltung der Deutschen Bahnen waren im Jahresdurchschnitt des Berichtsjahres 416 596 (423 211) Beamte und Arbeiter, einschliesslich der Handwerker, sowie der Lehrlinge und Frauen, sofern dieselben Lohn oder eine sonstige Vergütung erhalten haben, beschäftigt. Dieser Durchschnitt ist nach der Dauer der Dienstleistung ermittelt, und zwar für Beamte und für die an den Wochen-, Sonn- und Festtagen beschäftigten Arbeiter und Hilfskräfte, indem die Summe der im Dienste zugebrachten Tage durch 365 und für die nur an den Wochentagen beschäftigten Arbeiter und Hilfskräfte, indem die Summe der Tagewerke durch 300 getheilt worden ist. Aus der grossen Zahl der beim Eisenbahnbetriebe beschäftigten Personen ergibt sich die hohe Bedeutung, welche das Eisenbahnwesen in sozialer Beziehung gewonnen hat. Im Berichtsjahre betrug die Einwohnerzahl Deutschlands 50 279 400, mithin war von durchschnittlich 120 Personen je einer Beamter oder Arbeiter der Eisenbahnverwaltungen. Gegen das Vorjahr hat eine Verminderung um 3 950 Personen oder um 1,09 % stattgefunden.

Von den sämmtlichen Beamten und Arbeitern entfielen 1. auf die allgemeine Verwaltung überhaupt 16 561 (16 326) bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 0,39 (0,39), 2. auf die Bahnverwaltung 120 690 (125 595) bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 2,82 (2,97), 3. auf die Transportverwaltung 218 516 (218 136) bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 5,11 (5,17), 4. auf die gesammte Betriebsverwaltung (unter 1, 2 und 3) überhaupt 355 767 (360 057) bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 8,31 (8,53) und 5. auf die Werkstättenverwaltung 60 829 (63 154) bezw. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 1,42 (1,50).

Hiernach ergibt sich, dass der Durchschnitt auf 1 km Betriebslänge bei der allgemeinen Verwaltung gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, während bei den übrigen Verwaltungszweigen eine sparsamere Verwendung von Personal stattgefunden hat. Im einzelnen sind bei den 3 Bahngruppen die nachstehenden Durchschnittsziffern ermittelt worden:

Laufende Nummer	Bahngruppe	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge im Jahresdurchschnitt vorhandene Beamte und Arbeiter				
		allgemeine Verwaltung	Bahnverwaltung	Transportverwaltung	gesammte Betriebsverwaltung	Werkstättenverwaltung
1	Staatsbahnen u. auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen	0,39 (0,40)	2,93 (3,09)	5,33 (5,39)	8,64 (8,87)	1,50 (1,58)
2	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	0,04 (0,04)	1,82 (1,65)	3,72 (3,33)	5,53 (4,97)	— —
3	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	0,30 (0,29)	1,78 (1,80)	2,89 (2,89)	4,95 (4,96)	0,69 (0,69)

Die Durchschnittssätze der gesammten Deutschen Bahnen wurden in jedem einzelnen Dienstzweige von der Gruppe 1 übertroffen, von den Gruppen 2 und 3 aber nicht erreicht.

Für sämmtliche Beamte und Arbeiter beliefen sich die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben in dem vorliegenden Berichtsjahre auf 504,874 Millionen Mark gegen 501,747 Millionen Mark im Vorjahre und haben sich dementsprechend um 0,62 % vermehrt. Hiervon ent-

fallen auf die allgemeine Verwaltung 58,596 Millionen Mark oder 11,61 %, auf die Bahnverwaltung 92,660 Millionen Mark oder 18,35 %, auf die Transportverwaltung 286,813 Millionen Mark oder 56,81 % bezw. auf die gesammte Betriebsverwaltung 438,069 Millionen Mark oder 86,77 % und auf die Werkstättenverwaltung 66,805 Millionen Mark oder 13,23 %. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen bei der allgemeinen Verwaltung 1 369 (1 340) ℳ, bei der Bahnverwaltung 2 167 (2 249) ℳ, bei der Transportverwaltung 6 701 (6 642) ℳ bezw. bei der gesammten Betriebsverwaltung 10 234 (10 230) ℳ und bei der Werkstättenverwaltung 1 561 (1 650) ℳ.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren bei den Deutschen Bahnen (einschliesslich der Pensionskasse für Beamte Deutscher Privatbahnen) 1. 48 (46) Pensions- und Unterstützungskassen mit einem Vermögensstande von 60 175 691 (33 472 927) ℳ, 2. 221 (221) Kranken- und Sterbekassen mit einem Vermögensstande von 15 332 004 (14 807 609) Mark und 3. 7 (7) vereinigte Pensions- und Unterstützungs-, Kranken- und Sterbekassen mit einem Vermögensstande von 4 819 043 (4 128 459) ℳ vorhanden. Die Zahl der beitragspflichtigen Mitglieder betrug bei den Kassen zu 1. 403 454 (95 009), zu 2. 328 158 (359 359) und zu 3. 33 094 (32 953).

Der erhebliche Unterschied der Angaben über die Pensions- und Unterstützungskassen gegen das Vorjahr findet darin seine Erklärung, dass zwei zum Direktionsbezirk Berlin gehörige Kassen, nämlich eine Pensionskasse für die Werkstättenarbeiter und eine Pensionskasse für die Betriebsarbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung, welche am 1. Januar 1891 von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt übernommen und in der vorjährigen Statistik versehentlich nicht nachgewiesen wurden, zum ersten Male zur Darstellung gelangen.

Infolge der am 1. April 1889 eingetretenen Neuregelung des Preussischen Staatsbahn-Pensions- und Unterstützungswesens sind die sämmtlichen Pensions- und Unterstützungskassen, die im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung für Beamte bestanden, mit Ablauf des Rechnungsjahres 1888/89 geschlossen worden, und werden die Einnahmen und Ausgaben dieser Kassen vom 1. April 1889 ab beim Betriebsfonds verrechnet. Das gesammte am 31. März 1889 vorhandene Vermögen dieser Kassen ist nach ministerieller Bestimmung dem von der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld gebildeten und von derselben zu verwaltenden gemeinsamen Beamten-Pensionsfonds überwiesen worden, der als Bürgschaftsfonds für die Erfüllung der statutenmässigen Verpflichtungen aller Beamtenpensions- und Unterstützungskassen im Bereich der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bestimmt ist.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Betriebe, mit Ausschluss der Werkstätten, 3 517 (3 789) Unfälle, und zwar 820 (833) auf freier Bahn und 2 697 (2 956) in Stationen vorgekommen; darunter waren:

a) 156 (141) Entgleisungen auf freier Bahn,
b) 327 (349) „ in Stationen,
c) 44 (43) Zusammenstösse auf freier Bahn und
d) 251 (293) „ in Stationen.

Auf den Deutschen Bahnen (mit Ausschluss der Selbstmörder) sind im Berichtsjahre im ganzen 668 (698) Personen getödtet und 2 486 (2 550) Personen verletzt. Von der Gesammtzahl der verunglückten Personen entfielen auf 1 Million durchfahrene Zugkilometer 9,34 (9,55) und auf 1 Million Wagenachskilometer 0,24 (0.25).

Am Schlusse des Berichtsjahres waren im Deutschen Reiche der Bahnlänge nach 1 268,72 (1 155,22) km schmalspuriger Bahnen vorhanden, welche bereits in Nr. 50 S. 465 d. Ztg. einer eingehenden Besprechung unterzogen worden sind.

Mit den vorstehenden Betrachtungen glauben wir, soweit der Rahmen dieser Zeitung es gestattet, die wichtigsten Angaben aus der Statistik des Reichseisenbahn-Amtes zur Kenntniss unserer Leser gebracht zu haben und schliessen mit dem Wunsche, dass die grosse Mühe, welche auf die Herstellung dieses Werkes verwendet wird, durch ein eingehendes Studium desselben belohnt werden möge. Hillig.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen. Zu der vorgenannten Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3209 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu der Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Konferenz, betreffend Angelegenheiten des internationalen Eisenbahntransportrechts.

Am 17. d. Mts. ist im Handelsministerium in Wien unter dem Vorsitze des Sektionschef Ritter v. Wittek eine Konferenz von Vertretern der Deutschen und der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung zusammengetreten, um die zwischen den betheiligten Regierungen bestehende Spezialvereinbarung über erleichternde Vorschriften für jene Gegenstände, die vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder doch nur bedingungsweise zu demselben zugelassen sind, einer Revision zu unterziehen. Seitens des Deutschen Reichs nehmen die Geheimen Ober-Regierungsräthe Dr. Gerstner und Dr. v. d. Leyen, sowie der Regierungsrath Dr. Rösing und der Generaldirektions-Assessor Seiler an der Sitzung Theil.

Preussen: Konferenz, betreffend das Fortbestehen des Eisenbahn-Kommissariats.

Dem Vernehmen nach tritt im Laufe dieses Monats im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Konferenz mit Vertretern der Privatbahnen wegen des Fortbestehens des Eisenbahn-Kommissariats zusammen. Während regierungsseitig die Aufhebung dieses Kommissariats ins Auge gefasst sein soll, wird anderseitig der Wunsch laut, angesichts der wieder sich mehrenden Privateisenbahnen nicht nur das Berliner Kommissariat bestehen zu lassen, sondern die Zahl der Kommissariate wieder zu vermehren und ihnen alle Privateisenbahnen, auch die unter das Kleinbahngesetz fallenden, zu unterstellen.

Unfälle im Monat August d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat August d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 23 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse in Stationen und 205 sonstige meist geringere Unfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 248 Personen zu Schaden gekommen, sowie 43 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 88 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 29 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Frankfurt a/M. und in Erfurt, 6 Verletzungen auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, 21 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg, je 1 Verletzung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 32 getödtet und 148 verletzt, von Postbeamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 22 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 52 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35 329,46 km Betriebslänge und 1 047 357 580 geförderten Achskilometern) 245 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und in dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 299,05 km Betriebslänge und 33 155 380 geförderten Achskilometern) 7 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn, auf der Stargard-Cüstriner und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. November d. J. findet die Eröffnung des Betriebes auf der Verbindungsbahn Hagen-Haspe-Heubing statt. Auf derselben sind keine Stationen eingerichtet.

Vom Tage der Betriebseröffnung ab wird auch die Anfangsstrecke Hagen-Kükelhausen der Nebenbahn Hagen-

Gevelsberg-Haufe-Voerde (Ennepethalbahn) als Haupteisenbahn nach den Bestimmungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 betrieben, so dass für die ganze Bahnstrecke Hagen-Haspe-Heubing diese Betriebsordnung Gültigkeit hat.

Die Entfernung zwischen der Station (Personenbahnhof) zu Hagen und der Station zu Haspe-Heubing beträgt 3,2 km.

Die Verbindungsbahn wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Hagen unterstellt.

Meppen-Haselünner Eisenbahn. Am 17. d. Mts. ist die 14,2 km lange Nebeneisenbahn von Meppen nach Haselünne mit den in Nr. 75 S. 709 d. Ztg. bezeichneten Stationen dem Betriebe übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.*)

Direktionsbezirk Altona. Am 1. November d. J. wird der zwischen Bordesholm und Neumünster belegene Haltepunkt Einfeld für den Personenverkehr eröffnet werden. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Einfeld abgefertigt.

Direktionsbezirk Breslau. Auf der an der Bahnstrecke Kreuzburg-Tarnowitz zwischen Sausenberg und Mischline gelegenen Station Zembowitz werden vom 1. November d. J. ab auch Fahrzeuge aller Art abgefertigt.

Badische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Station Obertsroth an der Murgthalbahn wird mit Wirkung vom 1. November d. J. auch für den Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und Thieren sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Main-Neckarbahn. Die zwischen Wischhausen und Darmstadt errichtete Station Arheilgen ist am 1. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Aenderung von Stationsnamen usw.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die Verladestelle „Posten 43" führt fortan die Bezeichnung „Bettmannsäge".

Preussische Staatseisenbahnen.

Arbeiter-Pensionskasse.

Nach den Rechnungsabschlüssen der Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung betrugen:

1. bei der Abtheilung A die Einnahmen 2 340 741 *M.* (hierunter Beiträge der Kassenmitglieder 1 155 181 *M.*) und die Ausgaben 278 163 *M.* (hierunter Invalidenrenten 71 238 *M.* und Altersrenten 200 983 *M.*); mithin verbleibt ein Ueberschuss von 2 062 578 *M.*;

2. bei der Abtheilung B die Einnahmen 3 667 712 *M.* (hierunter Beiträge der Kassenmitglieder 1 483 268 *M.*) und die Ausgaben 687 888 *M.* (davon Rentenzuschüsse 53 355 *M.*, Ausnahmerenten 5 917 *M.*, satzungsmässige Hinterbliebenenbezüge 77 890 Mark, Sterbegeld 6 664 *M.*, ferner Kassenleistungen nach den bisherigen Satzungen, und zwar: Invalidenrenten 173 470 *M.*, Wittwengeld 136 593 *M.*, Waisengeld 36 501 *M.*); mithin verbleibt ein Ueberschuss von 2 979 824 *M.*

Am Schlusse des Jahres 1893 betrug der Vermögensstand der Abtheilung A der Pensionskasse (die Werthpapiere zum Nennwerth gerechnet) 6 883 710 *M.* und derjenige der Abtheilung B 22 320 587 *M.*

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Der im laufenden Steuerjahre zu den Kommunalabgaben einschätzbare Reinertrag aus dem Betriebsjahre 1893/94 bezw. 1893 ist festgestellt worden: 1. bei der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn auf 93 500 *M.*, 2. bei der Warstein-Lippstadter Eisenbahn auf 63 000 *M.*, 3. bei der Stargard-Küstriner Eisenbahn auf 292 500 *M.*, 4. bei der Prignitzer Eisenbahn auf 114 750 *M.*, 5. bei der Hoyaer Eisenbahn auf 7 800 *M.*, 6. bei der Stendal-Tangermünder Eisenbahn auf 58 875 *M.*, 7. bei der Dahme-Uckroer Eisenbahn auf 8 750 *M.*, 8. bei der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn auf 60 000 *M.*, 9. bei der Neuhaldensleber Eisenbahn auf 52 875 *M.*, 10. bei der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn auf 57 990 *M.*, 11. bei der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn auf 168 000 *M.*, 12. bei der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn auf 5 250 *M.*, 13. bei der Krefelder Eisenbahn auf 45 000 *M.*, 14. bei der Königsberg-Kranzer Eisenbahn auf 87 962 *M.*, 15. bezüglich der Preussischen Strecke der Eisenberg-Krossener Eisenbahn auf 1 121 *M.*, 16. bezüglich der Preussischen Strecken der Eisenbahn von Halberstadt nach Blankenburg und der Eisenbahn von Langenstein nach Derenburg zusammen auf 128 145 *M.*, 17. bezüglich der Preussischen Strecken der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn auf 154 813 *M.*, während aus dem Betriebe der Schleswig-Angeler Eisenbahn, der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn, der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn und der Preussischen Strecken der Eisenbahn von Blankenburg nach Tanne ein kommunalabgabepflichtiger Reinertrag für 1893/94 bezw. 1893 nicht erzielt worden ist.

Der Frankfurter Lokalbahn-Aktiengesellschaft in Frankfurt a/M.

ist das Recht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für den Bau der Kleinbahn von Oberursel nach Hohe Mark im Obertaunuskreise, Regierungsbezirk Wiesbaden, in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Bromberg.

Die Gesellschaft wird nunmehr mit der Ausgabe von Obligationen beginnen. Die erste Serie derselben im Betrage von 1 821 000 *M.*, mit 4 % verzinslich und der unbedingten Bürgschaft des Landkreises Bromberg für Verzinsung und Tilgung, ist von dem Konsortium Hildesheimer Bank in Hildesheim, M. Stadthagen in Bromberg und Bank-Commandite M. Friedlaender, Beck & Co. in Bromberg übernommen worden.

Berliner Pferdebahngesellschaft (J. Lestmann & Co.).

Die Gesellschaft hat dem Berliner Magistrat die Mittheilung gemacht, dass sie auf die ihr gestellte Bedingung, die Bahn von der Lutherbrücke durch die Bellevueallee usw. elektrisch zu betreiben, eingehen wolle, dass jedoch dann eine Konzessionsdauer von 40 Jahren bewilligt werden müsse, da die Ausführung innerhalb der Dauer der jetzigen Verträge nicht möglich sei.

Winter-Fahrplan 1894/95.

Der seit dem 1. d. Mts. gültige Fahrplan für die Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt (vergl. Nr. 81 S. 761 d. Ztg.) erfährt mit dem 1. November d. J. folgende Aenderungen: a) Westliche Linien: Abth. 4. Der Eilgüterzug 622 ab Corbetha 10.^{49} (Anschluss an Zug 210 a von Leipzig), in Weissenfels 11.^{05} bis 11.^{20}, Naumburg 11.^{42} bis 11.^{54}, an Kösen 12.^{06} befördert vom 1. November ab versuchsweise Personen in II. und III. Wagenklasse. Abth. 6. Die Züge 288, 290, 285 und 287 halten vom 1. November ab nicht mehr in Reinsdorf, der Uebergang nach und von Frankenhausen erfolgt in Bretleben, woselbst Abfahrt der Züge 288 um 11.30, 289 um 4.39, 285 um 11.16 und 287 um 3.01 erfolgt; bei den beiden letzten Zügen ist nur Halten nach Bedarf vorgesehen. Abth. 8. Die Züge 305 a und 306 a fallen auf der Strecke Ohrdruf-Gräfenroda in der Zeit vom 1. November bis 28. Februar aus. Abth. 9. Die Züge 81 und 82 fallen vom 1. November ab auf der Strecke Neudietendorf-Suhl aus. Von demselben Tage ab fährt Zug 82 ab Suhl 4.^{54}, Dietzhausen 5.^{05}, Rohr 5.^{17}, an Grimmenthal 5.^{28}, ab wie jetzt und Zug 81 ab Ritschenhausen 10.^{43}, Grimmenthal an 10.^{50} ab 10.^{56}, Rohr ab 11.^{08}, Dietzhausen ab 11.^{23}, Suhl an 11.^{38}. Abth. 11. Neu. Ab 1. November führt Zug 565 II. und III. Klasse von Oppurg (7.^{38}) bis Neustadt (8.^{14}), dafür verliert Zug 557 von Pössneck bis Neustadt die Personenbeförderung. Abth. 14. Auf der Strecke Bretleben-Frankenhausen (Kyffhäuser) verkehren in jeder Richtung täglich 4 Züge. b) Oestliche Linien: Abth. 10. Die Züge 416 und 417 fallen vom 1. November bis 28. Februar aus. Auf der voraussichtlich am 1. Dezember d. J. zur Eröffnung gelangenden Strecke Jüterbog-Treuenbrietzen verkehren vom Tage der Betriebseröffnung ab in jeder Richtung täglich 3 Züge.

Dortmund-Rheinkanal.

Der Vorstand des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe in Hamm ist auf seine an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe bezüglich der Erbauung eines Rhein-Weser-Elbekanals dahin beschieden worden, dass die Frage der Erbauung dieses Kanals von der Königlichen Staatsregierung erwogen werde. Nach der seitens des Landtages erfolgten Ablehnung des Gesetzentwurfes über den Bau eines Schifffahrtskanals vom Dortmund-Emskanal bis zum Rhein sei es zunächst erforderlich, alle für eine etwaige anderweite Vorlage in Betracht kommenden Fragen einer erneuten eingehenden Prüfung zu unterziehen. Da es sich zur Zeit noch nicht übersehen lasse, ob die in diesem Jahre seitens der Königlichen Staatsregierung für die Verbindung nach dem Rhein vorgeschlagene sogenannte Südemscherlinie demnächst noch wird zur Ausführung genommen werden können, so sei die Kanalkommission zu Münster beauftragt, die nothwendigen Ermittelungen und anderweiten Kostenveranschlagungen für folgende, möglicherweise in Betracht kommenden Linien eintreten zu lassen: 1. die bisherige Südemscherlinie mit Zweigkanälen nach a) Bochum, b) Essen, c) Mülheim, d) Ruhrort; 2. eine Emscherthallinie und zwar

---

*) Bayerische Staatseisenbahnen. An dem im Monat August d. J. neu eröffneten Halteplatz Oberklingensporn der Lokalbahn Hof-Naila-Marxgrün halten sämmtliche Lokalzüge nach Bedarf an.

folgende Strecken: a) Herne-Oberhausen, b) Oberhausen-Alsum, c) Oberhausen-Klennenhof, d) Klennenhof-Neuenkamp, e) Klennenhof-Ruhrort, f) Abzweigung nach Styrum-Mülheim, ferner Theile des Projektes zu 1, nämlich g) Herne-Bochum und h) Herne-Essen; 3. Henrichenburg-Dorsten-Wesel unter Hinzufügung der unter 2 g und h aufgeführten Theilprojekte; 4. Vinnum-Wesel unter Hinzufügung der unter 2 g und h aufgeführten Theilprojekte; 5. den Kanal Hamm-Datteln. Der Herr Minister gibt der Hoffnung Ausdruck, dass es demnächst gelingen wird, die zur Zeit bestehenden Gegensätze in den Bestrebungen der Interessenten, soweit erforderlich, auszugleichen, da andernfalls die dem Zustandekommen des Kanalprojektes ohnehin entgegenstehenden Schwierigkeiten noch erheblich vermehrt werden würden.

Der Provinzialausschuss der Rheinprovinz hat sich dafür ausgesprochen, dass in der nächsten Session des Landtages der Entwurf eines Gesetzes, betreffend Fortsetzung des Kanals Dortmund-Emshäfen nach dem Rhein südlich der Emscher, wieder zur Vorlage gelange.

Bücherschau.

„Flächeninhalte von Querprofilen zur Aufstellung von Erdmassenberechnung für Kleinbahnen" berechnet von E. Borrmann. Berlin 1894. Polytechnische Buchhandlung A. Seydel, Berlin W., Mohrenstrasse 9. Preis 2 ℳ.

Diese Tabellen sind ein viele Zeit ersparendes Hilfsmittel bei Aufstellung der Erdmassenberechnungen von Kleinbahnprojekten. Sie geben die Flächeninhalte normaler Querprofile von Dämmen und Einschnitten (Auftrag und Abtrag) und zwar für Auf- resp. Abtragshöhen bis zu 5.0 m von Centimeter zu Centimeter, für grössere Auf- resp. Abtragshöhen von 5 zu 5 Centimeter. Da hohe Dämme oder Einschnitte bei der Anlage von Kleinbahnen, der möglichst geringen Erdbewegung halber, wenn irgend angängig, vermieden werden, grosse Auf- oder Abtragshöhen also bei denselben nicht oft vorkommen werden, so genügt die fragliche Tabelle für Auf- resp. Abtragshöhen von 5–10 m umsomehr, als sich die Flächeninhalte solcher Querprofile, welche nicht direkt aus der Tabelle abgelesen werden können, leicht durch Einschaltung (Interpolation) finden lassen.

Personalnachrichten.

Geh. Regierungsrath Hilf †.

Am 16. d. Mts. starb in Wiesbaden der Erfinder des nach ihm benannten eisernen Eisenbahn-Oberbausystems, Geh. Regierungsrath Hilf im Alter von 74 Jahren. Geboren in Limburg an der Lahn am 14. Dezember 1819, hatte er in Karlsruhe studirt, dann beim Bau der Pfälzischen Eisenbahnen mitgewirkt und vom 1. April 1857 an als Oberingenieur die Leitung des schwierigen Baues der Nassauischen Rhein- und Lahnbahn übernommen. Im Jahre 1862 wurde Hilf zum technischen Betriebsdirektor der Nassauischen Staatsbahnen, im Jahre 1867 zum Mitglied der Königlich Preussischen Eisenbahndirektion in Wiesbaden ernannt. Bei der Neuorganisation der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1880 wurde Hilf, welcher eine Versetzung in eine grössere Eisenbahndirektion ausschlug, zum Betriebsdirektor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Wiesbaden ernannt, in welcher Stellung er bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand verblieb, welcher am 1. April 1892 erfolgte.

Hinsichtlich seiner Verdienste als Techniker und als Erbauer der Nassauischen Staatsbahnen verweisen wir auf den Aufsatz in Nr. 27 Jahrg. 1892 d. Ztg.: „Moritz Hilf, ein Lebensbild von Miles Ferrarius".

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind: zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor: die Regierungs-Baumeister Mahn in Breslau unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion daselbst und Selle in Düsseldorf unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Düsseldorf-Elberfeld) in Düsseldorf; zum Eisenbahn-Bauinspektor: der Regierungs-Baumeister Wüstnei in Bromberg unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion daselbst.

Der Regierungs- und Baurath Hoeft, bisher in Düsseldorf, ist nach Elberfeld zur Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst versetzt.

Der Regierungsrath Lottner in Köln und der Eisenbahn-Bauinspektor Groschupp in Tempelhof sind infolge ihrer Ernennung zu Kaiserlichen Regierungsräthen und Mitgliedern des Patentamts aus dem Staatseisenbahndienste geschieden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Am 1. November 1894 wird im Betriebsamts-Bezirk Danzig die 40,74 km lange Nebenbahnstrecke Osterode in Ostpr.-Hohenstein i. Ostpr. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die auf der Strecke verkehrenden Züge mit Personenbeförderung sind aus dem auf den Stationen zum Aushang kommenden Fahrplan zu ersehen, die bezüglichen Tarife sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich.

Bromberg, den 20. Oktober 1894. (2587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Hagen unterstellte Verbindungsbahnstrecke Haspe-Heubing-Hagen, ohne Zwischenstationen, dem Betrieb übergeben.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, sowie die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892.

Nach den Bestimmungen der genannten Betriebsordnung wird vom 1. November d. J. ab auch die Theilstrecke Kückelhausen-Hagen der Nebenbahn Vörde-Hagen betrieben.

Mit der Inbetriebsetzung der genannten Bahnstrecke treten die in dem vom 1. November d. J. ab gültigen Nachtrag XI zum Staatsbahn-Personentarif, Theil II, für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld auf den Seiten 68 bis 115 (Abtheilung IV A bis D) enthaltenen neuen Tarifsätze und Tarifänderungen in Kraft.

Elberfeld, den 18. Oktober 1894. (2588)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Breslau werden auf Station Zembowitz vom 1. November d. J. ab auch Fahrzeuge aller Art abgefertigt.

Berlin, den 20. Oktober 1894. (2589)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zur ersten Abtheilung des Heftes 1 der Verbandstarife (Verkehr Rheinland-Westfalen-Ostschweiz) tritt am 1. November 1894 der 4. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: Einbeziehung der Station Rath (Direktionsbezirk Köln rechtsrheinisch) in den Ausnahmetarif Nr. 6 für Metalle und Metallwaaren, Aenderung von Stationsnamen und Berichtigung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 6, Abth. a.

Karlsruhe, den 17. Oktober 1894. (2590)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-, Hannover-, Köln (rechtsrh.)-, Frankfurt a/M.-, Breslau-Berlin. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1894 werden die Stationen Neustrelitz und Pasewalk als Empfangsstationen in die für Giessereiroheisen in den Staatsbahnverkehren Elberfeld-, Hannover-Köln (rechtsrh.) und Frankfurt a/M.- sowie Breslau-Berlin bestehenden Ausnahmetarife einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 16. Oktober 1894. (2591MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. werden anderweite zum Theil um 1 bis 3 km erhöhte Entfernungen für Station Ildehausen (Bezirk Magdeburg) eingeführt.

Erfurt, den 18. Oktober 1894. (2592MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein Ausnahmefrachtsatz für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriketts von Klingmühl-Lichterfeld nach Gross-Lichterfelde an der Bahn Berlin-Halle in Höhe von 0,36 ℳ für 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 15. Oktober 1894. (2593MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn). Vom 1. Dezember l. J. angefangen werden die im obengenannten direkten Verkehr als Eilgut zur Aufgabe gelangenden Sendungen von

Blumenzwiebeln zu den Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut befördert.
Breslau, den 19. Oktober 1894. (2594)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hannover-Bayerischer Verband. Der Ausnahmetarif 4 kommt im Verkehr mit Eger und Franzensbad fortan auch für Erden, Kartoffeln, Rüben zur Anwendung.
Hannover, den 19. Oktober 1894. (2595)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu Heft 3, erste Abtheilung, der Verbands-Gütertarife (Verkehr Altona, Hannover, Oldenburg und Lübeck-Büchen-Ostschweiz) tritt am 1. November 1894 der 3. Nachtrag in Kraft. Durch denselben wird die Station Bad Nauheim des Direktionsbezirkes Hannover in den direkten Verkehr einbezogen.
Karlsruhe, den 18. Oktober 1894. (2596)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Die Stationen der diesseitigen Linien Wiesbaden-Zollhaus und Weilburg-Laubuseschbach werden mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab in den direkten Güterverkehr mit Cronberg einbezogen.
Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.
Frankfurt a/M., den 18 Okt. 1894. (2597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband und Badischer Binnenverkehr. Unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Frachtsätze werden auf den 1. November 1894 für Zucker aller Art, welcher Schweizerischerseits zum Eingange in die Schweiz verzollt wird, die nachstehenden ermässigten Frachtsätze eingeführt:

Nach	Von					
	Waghäusel		Frankenthal		Gross-Gerau	
	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
	Pfennig für 100 kg					
Basel Bad. Bhf. loko	104	58	121	68	140	76
Basel Bad. Bhf. transit Verbindungsbahn	112	62	121	68	140	76
Waldshut transit	126	69	148	80	162	87
Schaffhausen loko und transit	121	67	144	78	157	85
Singen transit	114	63	136	74	150	81
Konstanz transit	126	69	148	80	162	87

Karlsruhe, den 19. Oktober 1894. (2598)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober l. J. wird für die Beförderung von Zuckersaft in Wagenladungen von 10 000 kg von Züttlingen nach Waghäusel ein Ausnahmefrachtsatz von 0,47 ℳ für 100 kg eingeführt.
Karlsruhe, 17. Oktober 1894. (2599)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember l. J. wird die in den Tarifen für den Thierverkehr zwischen den Stationen der Grossh. Badischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Württemberg. Staatsbahn und der Bregthalbahn andererseits zu § 44 der Verkehrsordnung enthaltene Zusatzbestimmung, betreffend das Zusammenladen von Gross- und Kleinvieh mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde aufgehoben.
Karlsruhe, den 17. Oktober 1894. (2600)
Generaldirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 20. Oktober d. J. treten im Ausnahmetarif 3 für Holz des Spezialtarifs II usw. die nachverzeichneten Frachtsätze in Kraft:

Von und nach	Eisenstein	Gotteszell	Ludwigsthal	Regen	Zwiesel
	Frachtsätze für 100 kg in Mark				
Klingenberg-Colmnitz	1,09	1,21	1,12	1,17	1,13

Dresden, am 18. Oktober 1894. (2601)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Hoffmann.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November 1894 gelangen für die Beförderung von Glaubersalz ab den Stationen Käferthal (Wohlgelegen) und Lampertheim der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn nach Stupno-Bras, Station der K. K. priv. Böhm. Westbahn, und Tremoschna, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach	
	Stupno-Bras	Tremoschna
	Frachtsätze für 100 km in Mark	
Käferthal (Wohlgelegen)	1,63	1,49
Lampertheim	1,61	1,47
Kursdifferenzen in Pfennig für 100 kg je	1	1

Die Kursdifferenzen sind vom Einführungstage an bis auf weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen.
München, im Oktober 1894. (2602)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Die Zusatzbestimmung I zu § 41 der Verkehrsordnung, Seite 3 des I. Nachtrags zum **Main-Neckarbahn-Hessischen Thier- etc. Tarif** vom 1. September 1892, betreffend das Zusammenladen von Gross- und Kleinvieh etc., wird mit sofortiger Wirkung aufgehoben.
Darmstadt, den 16. Oktober 1894. (2603)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Direktion der Main-Neckarbahn.

Binnen - Gütertarif des Direktionsbezirks Magdeburg. Staatsbahn - Tarif Berlin-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. werden die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen zwischen den Stationen
Berlin, Central-Markthalle und Callehne von 106 auf 160 km,
Berlin, Central-Markthalle und Rötgesbüttel von 154 auf 218 km
berichtigt.
Magdeburg, den 18. Oktober 1894. (2604)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau - Badische und Nassau - Württembergische Viehtarife. Mit dem 15. Dezember d. J. tritt die in den obenbezeichneten Tarifen enthaltene „Besondere Zusatzbestimmung“ zu § 44 der Verkehrsordnung unter 2, betreffend das Zusammenladen von Grossvieh und Kleinvieh, sowie von Thieren verschiedener Gattung, ausser Kraft.
Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (2605)
Frankfurt a/M., den 18. Oktober 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. November d. J. kommen die nachbezeichneten, für gewisse Stationen Frachtermässigungen bringenden Nachträge zur Ausgabe:
Nachtrag IV zu Tarifheft Nr. 1 und
„ III „ „ „ 2
München, den 18. Oktober 1894. (2606)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen ab Csáktornya nach Berlin tritt vom 1. November 1894 angefangen bis auf weiteres beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege unter Aufrechthaltung der im Tarif für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr vom 1. Februar 1892 und dessen Nachträgen enthaltenen Bestimmungen der Kartirungssatz von 21,87 ℳ pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens in Kraft. Für je einen Thierbegleiter wird ab Csáktornya bis Berlin der Fahrpreis von 17,15 ℳ eingehoben.
Berlin, den 18. Oktober 1894. (2607 MG)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. November 1894 treten für den Giessereiroheisen - Verkehr von der Station Niederschelden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld nach den Stationen Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Görlitz i/Schl. und Zittau der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die Güterexpeditionen der genannten Stationen Auskunft geben.
Dresden, am 18. Oktober 1894 (2608)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. November l. J. wird die Station Ludwigsglück des Direktionsbezirks Breslau mit direkten Frachtsätzen für Güter des Spezialtarifs III ausgerüstet. Die Höhe der betreffenden Fracht-

sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 19. Oktober 1894. (2609)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Die auf Seite 14 des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifs enthaltene Bestimmung über die Abfertigungsbefugnisse der Station Vienenburg kommt in Wegfall.

Magdeburg, den 20. Oktober 1894. (2610)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 8. Dezember 1894 ab werden im **Gütertarif Oldenburg - Bromberg** die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle im Verkehr von den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenham nach Alexandrowo trans. auf 1,90 ℳ für 100 kg erhöht.

Bromberg, den 20. Oktober 1894. (2611)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch - Wiener Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. November 1894 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. Februar 1893 gültigen Tarife (Theil II) für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof), sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien und Wien (Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) einerseits und Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) in Kraft.

Mit gleichem Termine tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1894 bis auf weiteres gültigen Anhange des vorgenannten Tarifs in Wirksamkeit.

Exemplare dieser beiden Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, und zwar des Nachtrags III um den Preis von 45 kr. Oesterr. Währung und des Nachtrags I zu dem Preise von 3 kr. Oesterr. Währung erhältlich.

Wien, im Oktober 1894. (2612)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung neuer Tarife für Getreidetransporte.) Am 1. November 1894 treten unter der Bezeichnung Theil III, Heft 3 bezw. Theil III Heft 4 neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhm. Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mähr.-Schlesischen Centralbahn, der K. K. priv. Nordwestbahn, der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-Ungar.-Staatseisenbahn-Gesellschaft (exklusive der Linien Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. L.), sowie der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) (Heft 3), dann der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (in Galizien) und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) (Heft 4) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit bezw. Lindau transit, sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Zum Tarife, Theil III, Heft 3 tritt gleichzeitig ein Anhang, Kursdifferenzen enthaltend, in Wirksamkeit, welche dermalen in doppeltem Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare der neuen Tarife sind zum Preise von je 50 kr. Oe. W., Exemplare des Anhangs zum Preise von 10 kr. Oe. W. bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 17. Oktober 1894. (2613)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. Frachtberechnung für **frankirte** Sendungen nach Genf transit mit der Bestimmung nach Frankreich. Frankirte, an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen von Oesterreichischen und Ungarischen Stationen mit der Bestimmung nach Frankreich werden ausnahmslos zunächst zu den für Genf loco bestehenden direkten Frachtsätzen oder in Ermangelung direkter Frachtsätse gebrochen noch Genf loco abgefertigt.

Die sich hierbei gegenüber den Frachtsätzen nach Genf transit ergebenden Differenzen werden erst rückvergütet, wenn die Sendung von Genf thatsächlich nach einer Französischen Station weiter befördert wurde, für welche die betreffenden Frachtsätze nach Genf transit Geltung haben.

Die Rückvergütung erfolgt durch die Oesterreichische, bezw. Ungarische Aufgabsbahn gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind.

Diese Dokumente sind:

1. Der Duplikat - Frachtbrief für die Strecke von der Oesterreichischen Station bis Genf.
2. Die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde.
3. Das Aufgabsrezepisse über die Weitersendung von Genf nach der betreffenden Französischen Station.

Für Sendungen mit direkt nach der Französischen Bestimmungsstation ausgestellten Frachtbriefen, sowie bis auf weiteres auch für solche an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen, bei welchen die Frachtzahlung an den Empfänger überwiesen ist, werden dagegen die zutreffenden Frachtsätze bis Genf transit schon im Kartirungswege berechnet.

Wien, am 15. Oktober 1894. (2614)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc. Mit 1. November 1894 gelangt an Stelle des zum gleichen Termine ausser Wirksamkeit tretenden Tariftheiles III vom 1. September 1893 ein neuer Ausnahmetarif für Getreide etc. zwischen Stationen der Rumän. Eisenbahnen einerseits und Stationen der Kgl. Bayerischen, der Kgl. Württembergischen, der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrhein.), sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits, dann für Mais zwischen Stationen der Rumän. Eisenbahnen und Stationen der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 125 ₰ = 150 Heller = 150 Cts. per Stück bezogen werden.

Wien, am 16. Oktober 1894. (2615)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 84. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. Oktober 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 20 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die rechtliche Stellung der Eisenbahnunternehmungen i. Deutschen Gewerberecht.
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Oesterr. Eisenbahnbudget 1895. Eisenbahn-Verstaatl. in Oesterr. Konzessionsurkunde. Staatliche Inbetriebnahme der Südbahn. Vorkonzessionen in Oesterreich. Konferenz, betr. internat. Eisenbahn-Transportrecht. Einheitliche Benennung d. Eisen- und Stahlsorten usw. Meldepflicht d. landsturmpflicht. Eisenbahnbediensteten. Verstaatl. der Mähr. Grenzbahn. Vorkonzessionen in Ungarn. Konzessionsurkunde für ein Strasseneisenb.-Netz in Pressburg. Bau einer Maschinenfabrik usw. in Debreczin. Lokalbahn Szent Lörincz - Szlatina-Nasic konzessionirt. Eisenbahnbrücke zwischen Battaszek und Baja. Eisenbahndirektoren - Konferenz in Fiume. Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Schlackenwald-Joachimsthal Rechtsfall. Elektr. Betrieb auf Strassenb. Börsenbericht.
Aus Nordamerika: Strassenbahnen i. Massachusetts.
Aus Südamerika: Brasilien.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 9./10. 94.)
Verschiedenes: Waldeisenbahn im Württemb. Schönbuch.
Personalnachrichten: Preussische Staatseisenbahnen. Sächsische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Berichtigungen. 2. Eröffnungen von Stationen. 3. Aenderung von Stationsnamen. 4. Güterverkehr. 5. Be- und Entladefristen. 6. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die rechtliche Stellung der Eisenbahnunternehmungen im Deutschen Gewerberecht.

Das Eisenbahnunternehmen gehört nicht zu denjenigen Gewerben, deren Ausübung jedermann freisteht. Die Anwendung der Reichs-Gewerbeordnung (= G.-O.) auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen ist durch die Bestimmung des § 6 G.-O.: „Das gegenwärtige Gesetz findet keine Anwendung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen usw.“ ausgeschlossen. § 6 stellt bezüglich der darin aufgeführten einzelnen Erwerbszweige ausser Zweifel, dass sie keine Gewerbe im Sinne der Gewerbeordnung sind. An sich würde eine mit Erwerbsabsicht betriebene Eisenbahnunternehmung als ein „Verkehrsgewerbe“ in den Bereich des materiellen Gewerbebegriffs der Gewerbeordnung fallen, und zwar auch die vom Staate und öffentlichen Gesellschaften betriebene Eisenbahn. Wenn nun in § 6 die Vorschriften der Gewerbeordnung als auf die Eisenbahnunternehmungen nicht anwendbar bezeichnet werden, so hat dies die Bedeutung, dass für die öffentlich rechtlichen Verhältnisse derartiger Transportunternehmungen als solcher, also namentlich was die Zulassung, die Untersagung, Stellvertretung, Preisstellung u. dergl. angeht, die Geltung der Gewerbeordnung, insbesondere der §§ 1, 14, 37, 45—54, 76, 151 ausgeschlossen wird. Maassgebend für den Ausschluss war die Eigenart der durch den Transportbetrieb der Eisenbahnen bedingten Verhältnisse. Es ist deshalb auch diese Ausnahmebestimmung nicht über den durch ihren Grund und Wortlaut bedingten Bereich auszudehnen.

Unter „Eisenbahnunternehmungen“ im Sinne des § 6 ist die gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern mittelst einer Eisenbahn zu verstehen. Zum Begriff gehört jedenfalls der feste Spurweg. Dagegen ist die Art des verwendeten Motors unerheblich. Es ist aus der Begründung des § 6 zwar kein Anhalt dafür zu entnehmen, welche Arten von Eisenbahnen vom Ausschluss getroffen werden sollen. Allein es waren offenbar nicht so sehr die eigenartigen Betriebsgefahren der Eisenbahnen, als die Rücksicht darauf maassgebend, dass die Anwendung der Grundsätze des allgemeinen Gewerberechtes über Zulassung und Untersagung der Gewerbebetriebe auf die, dem öffentlichen Verkehr dienenden Schienenwege sich als nicht angemessen erwies. Ueberall ist das Eisenbahnunternehmungsrecht durch staatliche Bewilligung (Konzession) bedingt. Man gelangt daher zu dem Ergebniss, dass durch § 6 alle dem öffentlichen Verkehr dienenden, Schienen benutzende Eisenbahnen ausgeschlossen werden sollten, somit nicht blos die Dampf- und elektrischen Bahnen, sondern auch die Pferdebahnen und die durch den Gewichtsunterschied bewegten Drahtseil- (Berg-) Bahnen.*)

Für diese Auslegung spricht weiter der Umstand, dass das Gesetz keine Unterschiede hervorhebt, und zur Zeit des Erlasses der Gewerbeordnung Lokomotivbahnen und andere

*) Siehe Schenkel, Die Deutsche Gewerbeordnung, Karlsruhe, Verlag von J. Lang 1892, 1894 Bd. I S. 45.

Arten von Bahnen, insbesondere Pferdebahnen in Gebrauch waren. Auch der Bayerische Verwaltungs-Gerichtshof (Entscheidung vom 10. Juli 1880, Reger's Sammlung von Entscheidungen I S. 115) ordnet die Pferdebahnen dem § 6 G.-O. ein, ebenso die Praxis der Bayerischen Regierung, des Badischen Ministeriums der Justiz (Entscheidung vom 30. Dezember 1890, Zeitschrift für Bad. Verwaltung XXII S. 25) und der Gerichtshöfe (Erkenntniss des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 21. Dezember 1885, Bad. Annalen 1887 S. 40).

Auch im Sinne des Reichs-Haftpflichtgesetzes gelten Pferdebahnen als Eisenbahnen (Erkenntniss des Reichsgerichts vom 22. Juni 1880, Entsch. in Civils. II S. 8). Die gleiche Anschauung liegt auch dem sogen. Ausdehnungsgesetze vom 28. Mai 1885 (§ 6) zu Grunde, dessen Begründung (Reichst.-Verh. Bd. V S. 254) ausführt: „Eisenbahn umfasst im weitesten Sinne alle zur Beförderung von Personen oder Gütern mittelst elementarer Kraft oder auf Schienen bestimmte Transportmittel, auch die kleineren Strassen-, Pferde-, elektrische Bahnen und ähnliche Unternehmungen."

Die Ausnahmebestimmung des § 6 ist nicht über den durch ihren Grund und Wortlaut bedingten Bereich auszudehnen. So ist als „Eisenbahnunternehmung" die zum Zwecke der Herstellung einer Eisenbahn ausgeübte Bauthätigkeit nicht anzusehen und der Anwendung der Gewerbeordnung nicht entzogen. (Erkenntniss des Reichsgerichts vom 26. September 1882, Entsch. VIII, 51, Reger IV, 1.) Wenn ferner der Eisenbahnunternehmer für die Zwecke der gewerbsmässig betriebenen Beförderungsanstalt Anlagen zur Be- und Verarbeitung von Gegenständen, z. B. zur Herstellung und Reparatur von Lokomotiven und Wagen (Eisenbahnwerkstätten) oder zur Bereitung von Leuchtgas errichtet, so fallen diese Anlagen in vollem Umfange unter die Gewerbeordnung. Von praktischer erheblicher Bedeutung ist die Frage namentlich bezüglich der Anwendbarkeit des § 16 G.-O. auf derartige Anlagen und bezüglich der Anwendbarkeit des Tit. VII G.-O. auf Arbeiter, die bei Eisenbahnbauten, in Eisenbahn-Reparaturwerkstätten, in Schwellenimprägnirungsanstalten und dergleichen beschäftigt werden. Für die Rechtsverhältnisse des nicht mit Beamteneigenschaft bekleideten Hilfspersonals der Eisenbahnunternehmungen ist daher die Geltung des § 105 fgd. G.-O. durch § 6 an sich nicht ausgeschlossen; es finden also auf die Arbeiter der Eisenbahnen die Vorschriften über Arbeitsbücher und, soweit die Nebenbetriebe der Eisenbahnen sich als Fabriken darstellen, auch die Vorschriften der §§ 134 fgd. Anwendung, wogegen die Bestimmungen über die Sonntagsruhe für die Eisenbahnen, soweit sie sich als Verkehrsgewerbe darstellen, durch § 105 i ausdrücklich ausgeschlossen sind.

Die grösseren Staatseisenbahn-Verwaltungen erkennen die Anwendbarkeit der G.-O. auf Eisenbahnbauten, Eisenbahnwerkstätten usw. an (z. B. Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Aeussern vom 12. April 1892, G.-V.-Bl. S. 103; § 5 der Sächsischen Ausführungsverordnung zur G.-O. vom 28. März 1892). Jedenfalls nach den Bestimmungen der G.-O. zu beurtheilen ist der Gewerbebetrieb von Bauunternehmern, die infolge Vertrags mit Eisenbahnunternehmungen Bauten ausführen (Entscheidung des Reichsgerichts vom 26. September 1882, Reger IV S. 1).

Selbstredend gilt nicht als Eisenbahnunternehmung im Sinne des Gewerberechtes der lediglich den Zwecken einer bestimmten Gewerbsanlage dienende Eisenbahnbetrieb innerhalb des Bereichs dieser Anlage oder zur Verbindung mit der öffentlichen Eisenbahn (Nebengeleise). Ein derartiger von einem Gewerbetreibenden für die Zwecke seiner Anlage ausgeübter Transportbetrieb ist Bestandtheil des betreffenden Gewerbebetriebs und untersteht allseitig der Gewerbeordnung.

Jedenfalls bemisst sich das Recht, eine Eisenbahn zum Zwecke des Gewerbebetriebs (als Verkehrsanstalt) zu erbauen, sowie das Recht eine Eisenbahn zu diesem Zwecke zu betreiben, nicht nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung. Hinsichtlich der Konzessionirung und der Taxen der Bahnen ist nur die Landesgesetzgebung maassgebend. Das Reich hat nach Art. 4 Ziff. 8 R.-V. nur die Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs.

Nach § 37 der G.-O. unterliegen der Regelung durch die Ortspolizeibehörde die sogen. Strassengewerbe, d. h. die Gewerbe, welche die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch Transportmittel irgend welcher Art bezwecken. Diese Regelung kann aber sowohl die Befugniss zum Gewerbebetrieb als die Ausübung desselben zum Gegenstand haben. Auch der Güterverkehr und die dazu dienenden Transportmittel innerhalb des Ortes fallen unter § 37. Derselbe findet keine Anwendung gemäss § 6 G.-O. auf den Betrieb von Eisenbahnen. Zu letzteren gehören auch die Pferdebahnen und die elektrischen Eisenbahnen, wenn auch auf diese früher häufig der § 37, namentlich in Preussen angewendet wurde (Urtheil des O.-Verw.-G. vom 20. Juni 1883, Reger, IV, 152; Entsch. des R.-G. vom 19. Mai u. 9. Dezember 1885, Reger, VI, 75 u. VIII, 390; Minist.-Erlass vom 14. Juni 1872). Allein diese Praxis wurde neuerdings seitens der Preussischen Regierung verlassen (s. Commiss.-Bericht des Hauses der Abgeordneten, Drucks. Nr. II 206 v. 1892), wie auch das Badische Ministerium die Pferdebahnen und die mit Wasserdruck betriebenen Bergbahnen (Drahtseilbahnen) als Eisenbahnen, und damit als ausserhalb des § 37 G.-O. stehend betrachtet. (Entsch. des O.-L.-G. Karlsruhe vom 20. Dezember 1885, Badische Annalen von 1887 S. 40).

Von Wichtigkeit erscheint die weitere Frage, inwieweit die Bestimmungen des Tit. VII der G.-O. mit der charakteristischen Ueberschrift: „Gewerbliche Arbeiter, Gesellen, Gehilfen, Lehrlinge, Betriebsbeamte, Werkmeister, Techniker, Fabrikarbeiter", auf das Personal der Eisenbahnverwaltungen Anwendung finden. Die Anwendung der Vorschriften der Gewerbeordnung kann hier jedenfalls nur insoweit in Betracht kommen, als die Eisenbahnen gewerblich, d. h. zum Zwecke der Gewinnerzielung betrieben werden. Ein solcher gewerblicher Betrieb wird aber nach der ganzen Art des Geschäfts auch bei den vom Staat und anderen öffentlichen Gemeinschaften betriebenen Eisenbahnen anzunehmen sein, soweit sie nicht ihrer Hauptbestimmung nach nur Bestandtheil anderer, unmittelbaren Staatszwecken dienende Einrichtungen bilden. Es findet deshalb Tit. VII an sich auch auf das Arbeitsverhältniss der von den Eisenbahnverwaltungen als gewerbliche Arbeiter verwendeten Personen Anwendung, und zwar nicht blos auf die Arbeiter in eigentlichen Gewerbsanstalten der Eisenbahn (Fabriken, Werkstätten, s. Erl. des Preuss. Hand.-Minist. vom 22. Juli, 30. September und 10. November 1877, des Bad. Hand.-Minist. vom 16. Februar 1880, des Württemb. Minist. des Innern vom 24. September 1892) und die beim Bau und bei der Unterhaltung der Eisenbahn beschäftigten Arbeiter, sondern auch auf das im eigentlich kaufmännischen Betrieb und Fahrbetrieb der Eisenbahn beschäftigte Personal, wobei aber theils durch die Beamteneigenschaft, theils durch die besonderen Vorbehalte der G.-O. (insbes. § 105 i Abs. 1 und § 154 Abs. 1) einschneidende Ausnahmen bedingt sind. Privatanschlussbahnen sind nicht Eisenbahnunternehmungen und die in ihrem Betrieb beschäftigten Arbeiter fallen daher unter Tit. VII G.-O. (s. Preuss. Minist.-Verfügung vom 22. April 1893, Minist.-Bl. S. 119).

Besondere Vorbehalte enthält § 105 i Abs. 1 G.-O. Nach § 105 a können die Gewerbetreibenden ihre Arbeiter zum Arbeiten an Sonn- und Feiertagen nicht verpflichten. Ferner bestimmt § 105 b: „In Betrieben von Fabriken und Werkstätten usw. sowie bei Bauten aller Art, dürfen Arbeiter an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden", wovon § 105 c eine Reihe von Ausnahmen festsetzt. Für bestimmte Gewerbe (Betriebe, welche ihrer Natur nach, eine Unterbrechung oder einen Aufschub nicht gestatten), kann der Bundesrath nach § 105 d Ausnahmen zulassen, desgleichen für einzelne Gewerbe die höhere Verwaltungsbehörde (§ 105 e), unter Umständen vorübergehend die untere Verwaltungsbehörde (§ 105 f). Diese

Bestimmungen finden nach § 105i auf Verkehrsgewerbe keine Anwendung. Wenn § 105b die Beschäftigung von Arbeitern bei Bauten aller Art an Sonn- und Feiertagen verbietet, so fallen hierunter auch die im Bereich einer nach § 6 G.-O. ausserhalb des materiellen Gewerbebegriffs stehenden Eisenbahnunternehmung vorgenommenen Bauarbeiten, insofern sie nicht, wie die regelmässige Unterhaltung des Bahnkörpers, ihrem Zwecke nach unmittelbar dem Verkehr dienen, somit als Verrichtungen des Verkehrsgewerbes nach § 105i Abs. 2 ausgenommen sind. Es findet daher § 105b insbesondere auch Anwendung auf die Neubauten von Bahnanlagen, Stationsgebäuden usw. Im übrigen ist festzuhalten, dass unter den Begriff Verkehrsgewerbe (§ 105i Abs. 1) auch der gewerbsmässige Betrieb der Eisenbahnunternehmungen fällt; für das in diesem Betriebe beschäftigte Personal gilt also auch Abs. 2 des § 105i nicht. Zum Verkehrsgewerbe gehören nicht die Speditionsbetriebe. Werden dagegen in Ausübung eines Verkehrsgewerbes, z. B. von Eisenbahnunternehmern, auch Handlungen des Speditionsbetriebes vorgenommen, so kommt denselben die Eigenschaft eines Bestandtheils des Verkehrsgewerbes zu; § 105b Abs. 2 findet auf sie nicht Anwendung. Die Hilfsbetriebe der Eisenbahnunternehmungen (Reparaturwerkstätten, Oelgasanstalten, Imprägniranstalten für Schwellen) fallen nach der herrschenden Anschauung unter die Gewerbeordnung, und zwar auch bei den Staatseisenbahnen; es gelten für die Arbeiter dieser gesonderten Anstalten die Vorschriften des § 105b Abs. 1 (s. Preuss. Minist.-Verfügung vom 22. April 1893, M. Bl. d. i. V. S. 119). Der Handelsbetrieb, der auf Bahnhöfen öfters im Interesse des Publikums geduldet wird (z. B. der Verkauf von Zeitungen und Druckschriften oder ein Verkaufsautomat) gehört nicht zum Verkehrsgewerbe und ist daher an Sonn- und Festtagen ausserhalb der für das Handelsgewerbe in § 105b festgesetzten 5 Stunden nicht statthaft, sofern nicht Ausnahmen auf Grund des § 105c bewilligt sind. (V.-O. des Sächs. Minist. vom 14. Juli 1892, Reger XII 384).

Es bleibt den landesrechtlichen Vorschriften überlassen, die Sonntagsruhe in den Verkehrsgewerben zu regeln. In Bezug auf die Eisenbahnen fasste der Reichstag am 19. Februar 1891 folgende Resolution: „Den Reichskanzler zu ersuchen, behufs Förderung der Gewährung ausreichender Sonntagsruhe beim Eisenbahndienste seine Vermittelung bei den Regierungen eintreten zu lassen; insbesondere dahin zu wirken, dass der Güterverkehr an Sonn- und Festtagen möglichst eingeschränkt werde".

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden:

a) die am 1. d. Mts. dem Betrieb übergebene 10,25 km lange Strecke Klapaten-Naujeningken der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg,
b) die am 11. bezw. 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebenen Strecken der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Wiesenthal a/N.-Tannwald (7,946 km) und Morchenstern-Josefsthal-Maxdorf (6,694 Kilometer).

Ferner ist die 3,2 km lange Strecke Hagen-Haspe-Heubing der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3258 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 3264 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Uebergang der Vereins-Güterwagen auf die Meppen - Haselinner Eisenbahn und Meppen - Haselinner Wagen auf die Vereinsbahnen (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 3272 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 3297 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 25. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Oesterreichische Eisenbahnbudget für das Jahr 1895.

Dem wieder zusammengetretenen Reichsrathe bezw. dessen Abgeordnetenhause hat der K. K. Finanzminister in der ersten Sitzung gleich den Staatsvoranschlag für 1895 vorgelegt. Die Staatseinnahmen sind mit 638 985 577 fl., die Staatsausgaben mit 636 527 870 fl., daher der Ueberschuss mit 2 457 707 fl. (um 134 688 fl. mehr als im Jahre 1894) veranschlagt. An diesen Summen ist das Handelsministerium mit Einnahmen von 136,8 (+ 9,2) Millionen Gulden, und Ausgaben von 122,7 (+ 7,3) Millionen Gulden betheiligt. Hiervon entfällt der grösste Theil auf die Staatsbahnen. Für den Staatseisenbahnbau sind, abgesehen von den durch Investitionsfonds gedeckten Kosten der Schlesischen Lokalbahnen, 2,3 Millionen Gulden erforderlich, nämlich 1,3 Millionen Gulden für die Bahn Halicz-Tarnopol und 1 (— 2,9) Millionen Gulden für die Bahn Stanislau-Woronienka; dazu treten die Betheiligungen des Staates an der Kapitalsbeschaffung für Lokalbahnen in Steiermark und Krain mit 1,05 Millionen Gulden. Der Staatseisenbahnbetrieb, unter welchen heuer zum ersten Male die Lemberg-Czernowitzer Bahn fällt, erfordert einen Betrag von 75,5 Millionen Gulden, sodass sich gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung um 4,4 Millionen Gulden ergibt; wenn man die Lemberg-Czernowitzer Bahn ausscheidet, dürfte sich diese Steigerung der Ausgaben auf etwa 2 Millionen Gulden reduziren. Die Einnahmen der Staatsbahnen sind mit 90 Millionen Gulden eingestellt und zeigen gleichfalls eine Erhöhung um 4,4 Millionen Gulden. Die Einnahmen der Lemberg-Czernowitzer Bahn kommen mit ungefähr 3 Millionen Gulden in Abschlag; für nächstes Jahr sind für die Lemberg-Czernowitzer Bahn Investitionen im Betrage von 1,78 Millionen Gulden eingestellt, welche aus dem Investitionsfonds der Bahn bestritten werden. Der Antheil an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird mit 550 000 fl. präliminirt; diese Ziffer dürfte durch das thatsächliche Erträgniss weit übertroffen werden, da die Nordbahn an die Staatsverwaltung aus dem Erträgnisse des vorigen Jahres 943 000 fl. abgab und die Einnahmen heuer eine bedeutende Steigerung aufweisen. Endlich sind noch die Triester Lagerhäuser hervorzuheben. Die Ausgaben betragen 764 000 fl., die Einnahmen 934 000 fl., sodass sich ein Ueberschuss von 170 000 fl. ergeben würde; der Dienst der Lagerhausanleihe erfordert jedoch 443 000 fl., und der Staat muss demnach einen Zuschuss von 273 000 fl. leisten.

Die Eisenbahn-Verstaatlichungen in Oesterreich.

Der Finanzminister sagt in seinem Exposé über die Eisenbahn-Verstaatlichung: „Wir dürfen uns darüber nicht täuschen, dass infolge des ungeheuren Umfangs unseres Staatseisenbahnnetzes die bezüglichen Ansprüche von Jahr zu Jahr sich erhöhen werden und wenn wir auf der Bahn der Verstaatlichung weiterschreiten, so wird das Bruttoerforderniss dieses Verwaltungszweiges wesentlich steigen. Allein es ist unzweifelhaft und es liegt in der Tendenz unserer ganzen jetzigen Verkehrspolitik, dass wir auf der Bahn der Verstaatlichung fortschreiten werden. Die Regierung wird in der nächsten Zeit zunächst eine Vorlage über die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn einbringen, bezüglich welcher das Uebereinkommen mit der Gesellschaft bereits abgeschlossen ist. Dieses Uebereinkommen kann auch vom finanziellen Standpunkt ein günstiges genannt werden. Wir erwerben dadurch eine Bahn, welche eine der allerbesten, rentabelsten und bestinvestirten Bahnen in Böhmen ist, und zugleich wird durch die Verstaatlichung dieser Bahn einem vom ganzen Königreiche Böhmen seit einer Reihe von Jahren gehegten Wunsche entsprochen. Zwei weitere Eisenbahnvorlagen werden sich auf die definitive Regelung der Verhältnisse der Mährisch - Schlesischen Centralbahn und der Grenzbahn beziehen. Ueber die weitere Verstaatlichungsaktion bin ich nicht in der Lage, mich gegenwärtig zu äussern. Die Herren wissen aber, dass der Handelsminister bereits eine Aktion bezüglich der Uebernahme des Betriebs der Südbahn eingeleitet und damit die erste Hand an die grösste Aufgabe der Oesterreichischen Verkehrspolitik gelegt hat. Wir hoffen alle, dass dieses grosse Unternehmen gelingen, unserem ganzen Oesterreichischen Verkehre, dem Interesse von Triest und seinem Hinterlande einen Dienst leisten und zugleich eine

Reform des Verkehrswesens und der allgemeinen Tarife im Gefolge haben werde".

Konzessionsurkunde vom 3. September d. J. für die Lokalbahnen von Branowitz nach Pohrlitz und von Rohrbach-Seelowitz zur Stadt Seelowitz.

Das „R. G.-Bl." Nr. 194 und das „Ver.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 118 veröffentlichen die Konzessionsurkunden für die vorgenannten Bahnen. Konzessionär für beide normalspurig auszuführenden Lokalbahnen ist die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Konzessionsdauer beträgt 90 Jahre; die Bahnen sind binnen $1^1/_2$ Jahren zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Der Staatsverwaltung ist das Recht vorbehalten, die Lokalbahnen jederzeit gegen eine Annuität einzulösen, welche dem durchschnittlichen Reinerträgnisse der der Einlösung vorangehenden letzten 7 Jahre entspricht, jedoch mindestens die 4 % Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sicherstellt. Beide lokale Linien haben zusammen eine Länge von rund 11 km und erfordern einen Bauaufwand von ungefähr 600 000 fl.

Die staatliche Inbetriebnahme der Südbahn.

Nachdem das Pariser Komitee seine Zustimmung ertheilt, hat der Verwaltungsrath der Südbahn an die beiden Regierungen gleichlautende Noten gerichtet, in welchen derselbe seine Bereitwilligkeit erklärt, in Berathungen über die von der Regierung angeregte Inbetriebnahme der Südbahn einzutreten. Ueber diese allgemeine Erklärung geht die Antwort des Verwaltungsraths der Südbahn nicht hinaus.

Im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses erklärte der Handelsminister hierüber folgendes: In Bezug auf die Südbahn wurden Verhandlungen eingeleitet, und zwar nicht hinsichtlich der Einlösung, sondern lediglich bezüglich der Inbetriebnahme. Es sind in dieser Hinsicht zwischen den beiden Regierungen Vereinbarungen zustande gekommen, auf deren Grundlage die Verhandlungen mit der Südbahn in einem späteren Zeitpunkte beginnen werden.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, bezw. verlängert:

a) dem Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Wenzel Formanek in Königgrätz für eine Lokalbahn mit elektrischem Betriebe, eventuell für eine Dampftramway vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen auf die Dauer von 6 Monaten;

b) dem Ingenieur Josef Muzika in Trient für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Mattighofen der Staatsbahnlinie Steindorf-Braundorf am Inn nach Ach an der Salzach auf die Dauer eines Jahres; endlich

c) der Firma Lindheim & Co. in Wien für eine Lokalbahn von Prerau nach Bistritz am Hostein auf weitere 6 Monate.

Konferenz in Angelegenheit des internationalen Eisenbahn-Transportrechtes.

Im K. K. Handelsministerium hat (wie bereits in voriger Nummer berichtet) unter dem Vorsitz des Sektionschefs Dr. Ritter von Wittek eine Konferenz zwischen Vertretern der Oesterreichischen und der Ungarischen Regierung mit den hierzu abgeordneten Delegirten des Deutschen Reiches stattgefunden, welche die Neuaufstellung der Vorschriften für vom internationalen Transporte ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände zum Zweck hat. Diese Konferenz hat auch eine möglichst einheitliche Gestaltung der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement, beziehungsweise zur Deutschen Verkehrsordnung, in Berathung gezogen, und war auch Gelegenheit geboten zu einem unvorgreiflichen Meinungsaustausch der Delegirten über die Haltung, welche bei der voraussichtlich im September nächsten Jahres zu Bern zum ersten Male zusammentretenden Konferenz wegen etwaiger Revision des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr einzunehmen sein wird. An den diese Gegenstände behandelnden Berathungen nahmen (ausser den bereits genannten Vertretern des Deutschen Reiches) theil: seitens der Ungarischen Regierung: Ministerialrath Barvits, die Oberinspektoren von Mandy und Dr. Bartsch, Gewerbeinspektor Dr. Bekesy; seitens der Oesterreichischen Regierung: Dr. Freiherr von Buschman, General-Direktionsrath Dr. Röll und Ministerial-Vizesekretär Dr. Ritter von Rumler.

Die Berathung hat zu einer vollständigen Einigung geführt, worüber ein Protokoll von den Delegirten unterzeichnet wurde, welche nunmehr dementsprechend an ihre vorgesetzten Regierungen Bericht erstatten werden. Die Deutschen Delegirten wurden während ihrer Anwesenheit in Wien vom Handelsminister wiederholt empfangen.

Einheitliche Benennung der Eisen- und Stahlsorten sowie der Eisenwaaren.

Um den Uebelständen zu begegnen, welche sich bisher aus der Ungleichheit der Bezeichnung der verschiedenen Eisen- und Stahlsorten ergeben haben, hat der Oesterreichische Ingenieur- und Architektenverein in Wien dem K. K. Handelsministerium „Grundzüge einer einheitlichen Benennung für Eisen und Stahl" mit der Bitte vorgelegt, deren Einführung für den amtlichen Verkehr anzuordnen. Diese Grundzüge haben sich bei deren Prüfung im genannten Ministerium als vollkommen geeignet erwiesen, den erwähnten Uebelständen abzuhelfen. Die Einführung der in Nr. 120 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." veröffentlichten Grundzüge, bezw. der darin enthaltenen Bezeichnungen für den Dienstgebrauch der politischen Verwaltung, wurde sowohl vom K. K. Ministerium des Innern, als vom K. K. Handelsministerium, und zwar von letzterem mit dem Beifügen angeordnet, dass die Eisenbahnverwaltungen sich im dienstlichen Verkehre mit den Aufsichtsbehörden, wie auch sonst allgemein fortan der in Rede stehenden Bezeichnungen bedienen wollen.

Meldepflicht der landsturmpflichtigen Eisenbahnbediensteten.

Die Landsturmpflichtigen sind gesetzlich gehalten, einmal im Jahre zu dem kundgemachten Termine bei der Gemeindevorstehung des Aufenthaltsortes, eventuell bei der mit Berücksichtigung des Aufenthaltes zu bestimmenden Person oder Behörde sich vorzustellen, bezw. zu melden. Das K. K. Handelsministerium hat nun den Eisenbahnverwaltungen gestattet, die Meldungen der in ihrem Dienste stehenden hierzu Verpflichteten entgegenzunehmen und die betreffenden Meldeblätter, entsprechend ausgefüllt, jedoch jedenfalls vor dem anberaumten Vorstellungstermin, der Aufenthaltsgemeinde zu übermitteln.

Verstaatlichung der Mährischen Grenzbahn.

Die halbamtliche „Wiener Abendpost" meldet: Die Verhandlungen mit dem Verwaltungsrathe der Mährischen Grenzbahn und dem Prioritätenkurator Dr. Stirner wegen Ankauf der genannten Bahn durch den Staat sind zum Abschlusse gelangt und wurde das Protokoll über die Ankaufsbedingungen von den Regierungsvertretern des Verwaltungsrathes unter Beitritt des Prioritätenkurators im Handelsministerium unterzeichnet. Zu den bekannten Bedingungen, unter welchen die Bahn an den Staat übergehen soll, ist nur noch nachzutragen, dass dem seit dem Abschlusse des früheren, sodann erloschenen Uebereinkommens gebesserten Bilanzstande des Unternehmens dadurch Rechnung getragen wurde, dass die Prioritätenbesitzer gleichwie die Aktionäre eine baare Aufzahlung von je 40 kr. per Stück erhalten.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen in Ungarn.

Das Ungarische Verordnungsblatt (vasuti ès közlekedési közlöny) Nr. 123 bringt das Verzeichniss der im II. Quartal dieses Jahres ertheilten 11, bezw. verlängerten 17 Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten, sämmtliche auf 1 Jahr.

Konzessionsurkunde für ein in Pressburg zu erbauendes Strasseneisenbahn-Netz mit elektrischem Betriebe.

Diese der Firma Lindheim & Comp. und der Ganz'schen Eisenguss-Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft in Budapest ertheilte Konzession erstreckt sich auf 4 Linien im Gebiete der Stadt Pressburg. Diese Linien sind mit einer Spurweite von 1 m und der Oberbau mit 20 kg schweren Vignol-Stahlschienen herzustellen. Die Central-Stromerzeugungsstation ist mit „Trolley"-Motoren einzurichten; die höchstzulässige Stromspannung ist mit 500 Volt bemessen. Die Dauer der Gesellschaft, mit dem Sitze in Pressburg, ist auf 50 Jahre bestimmt.

Bau einer Maschinenfabrik und Lokomotiv-Reparaturwerkstätte in Debreczin.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat den Bau einer solchen Fabrik für Eisenbahnbedarf im Vereine mit einer Lokomotiv- und Wagen-Reparaturwerkstätte in Debreczin, mit einem Kostenaufwande von etwa 3 000 000 fl. beschlossen. Das Komitatsmunizipium hat der Regierung zu diesem Behufe einen Grundkomplex von etwa 80 Joch unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Szent Lörincz-Szlatina-Nasic.

Diese Bahn soll die Station Szent Lörincz (Baranya-Komitat) der Königlich Ungarischen Staatsbahnen mit der Station Szlatina der Südbahn verbinden und von dort nach Nasic zur Verbindung mit der Lokalbahn Eszegg-Nasic geführt werden. Das Baukapital dieser Linie ist mit 4 020 000 fl.

bemessen. Es sind 15 Stationen bezw. Haltestellen für die neue Linie bestimmt, deren Namen wir bei deren Eröffnung nachtragen werden.

Bau einer stabilen Eisenbahnbrücke zwischen Battaszek und Baja.

Die Cis- und Transdanubischen Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen Mittelungarns sind unterhalb Budapest nur mittelst Trajektes bei Gombos in Verbindung, welcher bei Eistreiben ausser Betrieb gesetzt werden muss. Es wurde daher beschlossen, eine stabile Brücke zwischen Baja und Battaszek zu erbauen, wodurch die Hauptlinien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen von Grosswardein und Szegedin, sowie die Siebenbürgischen Linien vermittelst dieser Donaubrücke in direkten Anschluss mit den Linien jenseits der Donau treten. Diese Brücke soll, wie alle neueren Donaubrücken, zugleich für Strassenfuhrwerk angelegt werden.

Die gemeinsame Eisenbahndirektoren-Konferenz in Fiume.

Ueber diese am 27. September d. J. abgehaltene Konferenz bringt Nr. 120 des „Verord.-Bl. f. E. u Sch." folgende Mittheilung (die betreffenden „Positions- und Resumé-Nummern" lassen wir fort) Erledigt wurden die Fragen: a) welche in der vorhergehenden Konferenz angeregt wurden und, da sie von untergeordneter Bedeutung sind, vom Uebereinkommen- und Tarifkomitee genehmigt waren; b) betreffend die Neuerungen und Deklassifikationen, welche mittelst Nachtrages zur Einführung kommen; c) betreffend die Verhandlungen des durch Juristen und durch Mitglieder des Tarif- und Kontrolkomitees verstärkten Komitee für das Uebereinkommen, rücksichtlich des Güterverkehres. „Es werden hierdurch alle beantragten Abänderungen der Zusatzbestimmungen zum neuen Betriebsreglement endgültig als erledigt betrachtet und steht der Einführung der so dringend gewünschten Modifikationen, auf welche die Geschäftswelt wartet, nunmehr nichts mehr entgegen." d) Die in der Konferenz der Vorstände der Rückvergütungsbüreaus berathenen Vorschläge über die Vereinfachungen und Erleichterungen bei der Liquidirung von Refaktien wurden genehmigt. e) Für die in Budapest vom 25. November d. J. bis einschliesslich 25. Januar 1895 stattfindende Winter-Kunstausstellung wurden die üblichen Begünstigungen gewährt. — Alle anderen Positionen der Tagesordnung betrafen zumeist administrative und technische Angelegenheiten.

Eröffnungen bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Im Bezirk der Oesterreichischen Nordwestbahn ist die Haltestelle Wlkanetsch für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr und im Bezirk der Ungarischen Staatseisenbahnen die Station Zsolcza für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eingerichtet worden.

Schlackenwald-Joachimsthal.

Im Verwaltungsrath der Buschtêhrader Eisenbahn kam, wie aus Prag dem „Tagbl." gemeldet wird, eine Zuschrift des Handelsministeriums zur Verlesung, in welcher die Gesellschaft eingeladen wird, den Betrieb der im Bau begriffenen Lokalbahn Schlackenwald-Joachimsthal zu übernehmen. Der Verwaltungsrath sprach sich dahin aus, dass er unter den vorgeschlagenen Bedingungen die Betriebsführung zu übernehmen nicht in der Lage sei.

Abweisung des Ersatzanspruches auf die Vertretungskosten des Eigenthümers der enteigneten Liegenschaft (Rechtsfall).

Ein Advokat klagte gegen eine Bahn auf Ersatz der Kosten, welche ihm für die Vertretung des Besitzers der für den Bau einer Schleppbahn enteigneten Grundtheile gebührten. Die I. Instanz verurtheilte die Bahn zur Zahlung. Das Oberlandesgericht aber und der Oberste Gerichtshof (Entscheidung ex 1893) wiesen die Klage mit der Begründung ab, dass gemäss § 44 des Enteignungsgesetzes die Bahn wohl die Kosten des Enteignungsverfahrens zu tragen habe, zu diesen Kosten aber jene nicht gerechnet werden können, welche einer Partei dadurch erwachsen, dass sie sich eines Rechtsfreundes bedient, zumal gemäss § 24 des genannten Gesetzes im Enteignungsverfahren die Grundsätze des Verfahrens ausser Streitsachen zur Anwendung kommen, daher ein den Anspruch auf Ersatz der Vertretungskosten bedingendes kontradiktorisches Verfahren ausgeschlossen ist. Als Theil der Entschädigung für die enteigneten Flächen aber können die Vertretungskosten doch nicht angesehen werden. (Röll'sche Sammlung VII. Jahrgang Nr. 16.) —

Der elektrische Betrieb auf Strassenbahnen.

Der Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens eröffnete die Vortragsabende mit den Mittheilungen seines Präsidenten Civilingenieurs E. A. Ziffer über die Verhandlungen der in Köln a/R. vom 20. bis 25. August l. J. stattgehabten Hauptversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins. Der Redner besprach zunächst die grosse Bedeutung dieses Vereins und dessen segensreiches Wirken in Bezug auf die Entwickelung und Hebung des Lokal- und Strassenbahnwesens und erstattete ausführlich über die Ergebnisse der einzelnen Programmpunkte und die hierüber gefassten Beschlüsse Bericht. Von den verschiedenen Verhandlungsgegenständen konzentrirte sich das Hauptinteresse auf die höchstwichtige Frage der Einführung des elektrischen Betriebes. Zur Klärung derselben hatte Ingenieur van Vloten im Auftrage des Strassenbahnvereins die hervorragendsten elektrischen Anlagen in Deutschland, Frankreich, Italien und der Schweiz besucht und die Ergebnisse seiner Beobachtungen in einem umfangreichen Berichte niedergelegt, nach welchem diese Betriebsart schon in ihrer heutigen Form als die wichtigste Verbesserung des Strassenbahnwesens angesehen werden muss.

Ingenieur Ziffer setzte die in dem Berichte dargelegten Vortheile gegenüber dem Pferde- und Dampfbetriebe auseinander; er erörterte die Vorzüge und Nachtheile der verschiedenen elektrischen Betriebssysteme, sowie deren Anlage- und Betriebskosten, die Gesichtspunkte, von denen aus die Einführung des elektrischen Betriebes zu erfolgen hätte und zog die sonstigen in den Rahmen dieser Verkehrsmittel einschlägigen Einrichtungen in den Kreis seiner Betrachtungen. Er resümirte sodann die Studien van Vloten's dahin, dass zwar zur Zeit die Annahme bestimmter Schlussfolgerungen noch nicht vorgeschlagen werden könne, dass es aber besonders wünschenswerth wäre, das vom Verein empfohlene internationale Buchungsschema zu benutzen, um richtige Vergleichsdaten zu erhalten, ferner dass auch die Umbaukosten bei Umgestaltung der Anlagen des thierischen in elektrischen Betrieb in Betracht gezogen werden müssen; es sei jedoch mit Sicherheit auf die Steigerungsfähigkeit der Einnahmen zu rechnen, nachdem die erhöhte Fahrgeschwindigkeit eine häufigere Benutzung der Strassenbahn erfahrungsgemäss nach sich ziehe.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Czar liegt im Sterben und die Kurse steigen auf allen Linien; so gross ist die Zuversicht auf die Friedensliebe seines Nachfolgers. Auf die Wiener Börse haben die glänzenden Budgets der beiden Finanzminister einen nachhaltig günstigen Eindruck ausgeübt; namentlich hat die vom Ungarischen Finanzminister geäusserte Hoffnung auf den Fortbestand des niedrigen Zinsfusses anregend auf die Entwickelung der Kurse eingewirkt. Es wurden sämmtliche Werthe bis auf jene Grenze gesteigert, welche einen Ertrag von 4 % vom Kaufpreise bietet. Einzelne Effekten sind sogar darüber hinaus gegangen. Diese Stimmung kam auch den Eisenbahnaktien zu Gute. Besonders gilt dies von den Böhmischen Bahnen, welche infolge der ausgezeichneten Rübenernte enorm gestiegen sind, so Aussig-Teplitzer Bahn (1747), Böhmische Nordbahn (304,50), Buschtêhrader Bahn (lit A 1315, lit. B 523) und Dux-Bodenbacher Bahn (687). Lebhafte Umsätze fanden statt in den Aktien der Nordwestbahn (247) und der Elbethalbahn (276). Einer kräftigen Hausse erfreuten sich die Aktien der Staatsbahn (369,25), welche mit höheren Dividendentaxationen und Gerüchten über den Verkauf der Domänen begründet wurde; ferner der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3398) wegen ihrer alle Erwartungen übersteigenden hohen Einnahmen. Die für Deutsche Rechnung gekauften Aktien der Südbahn (106,50), wie der Kaschau-Oderberger Bahn (194,75) und der Ungarisch-Galizischen Bahn (210) folgten dieser Strömung. Auch die Aktien der Lokomotiv- und Wagenfabrik-Gesellschaften und zwar der Wiener (370) und der Wien-Neustädter (288) erhöhten sich in der Erwartung, dass ihnen ein grosser Theil der Bestellungen der K. K. Staatsbahnen zufallen wird.

Aus Nordamerika.

Die Strassenbahnen in Massachusetts.

Der Jahresbericht des Eisenbahnausschusses des Staates Massachusetts enthält auch ausführliche Angaben über die Entwicklung der Strassenbahnen, die elektrischen eingeschlossen. Diese Bahnen gehören fast sämmtlich den letzten 5 Jahren an. Der „Engineering Record" theilt das folgende über den Gegenstand mit, vorausschickend, dass der Bericht des Ausschusses infolge der bezüglich der elektrischen Betriebsweise daran geknüpften Schlussfolgerungen sehr viel Aufsehen erregt habe. Diese Folgerungen sind augenscheinlich auf die

Berichte der Gesellschaften gegründet, berücksichtigen indessen zu wenig den muthmaasslich eintretenden Gang der Weiterentwicklung des elektrischen Systems.

Im vergangenen Jahre beförderten die Strassenbahnen des Staates nahe an 214 Millionen Personen; sie übertrafen die Eisenbahnen des Staates um nicht weniger als 94 Millionen! Aus diesen Zahlen lässt sich entnehmen, wie die Ausdehnung der Strassenbahnen in den letzten Jahren zugenommen hat; erklärlich wird ein so rapides Wachsthum durch den Ersatz des Pferdebetriebes durch die mechanische Zugkraft, die einen schnelleren Verkehr ermöglicht, und ferner durch die verbesserte Ausstattung der Beförderungsmittel. Der Bericht des Eisenbahnausschusses bemerkt hierzu, dass die Zunahme des Verkehrs nicht nothwendigerweise eine bessere Rentabilität im Gefolge habe.

Vor 1889 gab es im Staate Massachusetts keine elektrischen Strassenbahnen; in diesem Jahre wurden 82 km gebaut, während die Gesammtlänge aller Strassenbahnen sich auf 925 km belief. 1893, fünf Jahre später, hatte die Gesammtlänge aller Strassenbahnen auf 1 410 km zugenommen; hiervon hatten nicht weniger als 1 145 km elektrischen Betrieb. Ausser einer bedienten sich alle des Trolleysystems. Die Elektrizität schlägt alle andern Betriebsarten aus dem Felde und wie in Massachusetts, so ist es im Grunde auch im ganzen Lande.

Aus den vom Eisenbahnausschuss nach den Gesellschaftsberichten aufgestellten Zahlen ergibt sich, dass die kilometrischen Kosten der Strassenbahnen während der fünf Entwicklungsjahre von 1889 bis 1893 von 87 500 auf 135 000 M. gestiegen sind; die Zunahme ist auf die theurer gewordene Ausrüstung zurückzuführen. Der Prozentsatz der Gewinnantheile ist während der ganzen Zeit so gut wie unverändert geblieben, trotz der grösseren Zahl der Fahrten ist die Zahl der in jeder Fahrt beförderten Personen grösser geworden, während das Verhältniss der Ausgaben zur Roheinnahme stetig geringer geworden ist. Wenn der letztere Umstand für die Betriebsgesellschaften günstig ist, haben andrerseits in den fünf Jahren der Entwicklung die kilometrischen Anlagekosten um 60 %, das kilometrische Gesammtkapital um 65 %, die Reineinnahme aber nur um 57 % zugenommen.

Der Eisenbahnausschuss hat aus den Gesellschaftsberichten gefolgert, dass die neue Bahnausrüstung und die Betriebsmittel weniger Kostenaufwand für Reparaturen und sonstige Verbesserungen verursacht haben, als für die Folgezeit zu erwarten sind, dass also die kilometrischen Einheitssätze späterhin noch ungünstiger ausfallen werden.

Alles in Allem, so folgert der Ausschuss, ist nach den bisherigen Erfahrungen nicht anzunehmen, dass der elektrische Betrieb eine bessere Rente abwerfen wird, als die alten Pferdebahnen. Diese Schlussfolgerung ist nicht geeignet, unter den Antheilhabern grosse Freude zu erwecken. Der „Engineering Record" meint dazu, dass noch nicht aller Tage Abend ist, dass die elektrische Kraftübertragung und der ganze elektrische Betrieb gegenwärtig ohne Frage noch grosser Vervollkommnung fähig seien. Kostspielige Versuche und unvortheilhafte Dispositionen haben viel Geld gekostet. Diese Kosten werden zweifellos späterhin geringer werden. Die Art der elektrischen Uebertragung und die dafür dienenden maschinellen Anlagen sind noch sehr der Verbesserung fähig. Diese Verbesserungen aber werden eine Verminderung der Kosten für Einrichtung, Betrieb und Unterhaltung nach sich ziehen. Derartige Verbesserungen kommen namentlich bei neuen Linien in Betracht und es könne, meint unser Gewährsmann, zuversichtlich angenommen werden, dass ein befriedigender Gewinn selbst auf denjenigen Linien erzielt werde, auf denen die alte Zugkraft durch die neue verdrängt worden sei.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Die Brazilian Imperial Central Bahia railway hatte 1893 eine Einnahme von 96 416 £ (gegen 57 685 £ in 1892) und eine Ausgabe von 81 900 (69 234) £. Wenn auch das Jahr 1892 unter der durch die Dürre vernichteten Tabak- und Kaffeeernte zu leiden hatte, so ist doch die Einnahme von 1893 noch um 20 000 £ höher als die höchste seit der Eröffnung erzielte Einnahme. Dank der Zinsengewähr der Regierung konnte an die Antheilscheine für das Halbjahr ein Gewinn von 3,5 %, also für das Jahr ein solcher von 6 % vertheilt werden, während 12 711 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Infolge des Aufstandes war es unmöglich, die zum Bau der konzessionirten Zweigbahnen erforderlichen Kapitalien durch Anleihe zu beschaffen.

Die Southern Brazilian Rio Grande do Sul railway hatte 1893 einen Betriebs-Fehlbetrag von 10 037 £ (gegen 1 683 £ in 1892). Dank der Zinsengewähr konnte indessen die Gesellschaft ihre Verpflichtungen erfüllen und behielt noch 20 032 £ verfügbar, so dass für das Halbjahr ein Gewinn von 1,5 %, für das Jahr ein solcher von 3 % an die Antheilscheine vertheilt werden konnte.

Die Bahia and San Francisco railway hatte im 2. Halbjahr 1893 aus dem Betriebe eine Einnahme von 38 403 £, aus der Zinsengewähr eine solche von 63 000 £ und aus verschiedenen Quellen eine solche von 31 £, also eine Gesammteinnahme von 101 434 £; die Ausgaben betrugen 51 817 £, so dass ein Ueberschuss von 49 617 £ verblieb. Davon wurde für das Halbjahr ein Gewinn von 2,5 % an die Antheilscheine vertheilt, während 4 617 £ zum Ankauf von Fahrbetriebsmitteln verwendet wurden. Der Verkehr der Timbo-Zweigbahn schreitet beständig in der Entwickelung fort, aber durch die Auswechselung der Schwellen und die Höhe der Arbeiterlöhne wird zugleich eine erhebliche Erhöhung der Ausgaben verursacht. Die Einnahmen einschliesslich der Zinsengewähr betrugen 15 282 £, die Ausgaben 11 559 £ und der Ueberschuss 3 723 £, so dass für das Halbjahr ein Gewinn von 1,75 % an die Antheilscheine vertheilt werden konnte.

Die Recife and San Francisco railway hatte im 2. Halbjahr 1893 eine Einnahme von 93 304 £ (gegen 80 775 £ im 2. Halbjahr 1892), eine Ausgabe von 78 975 (70 818) £ und einen Ueberschuss von 14 329 (9 957) £; hierzu kam die Zinsengewähr mit 25 812 £ und der Uebertrag aus dem Vorjahre mit 867 £, so dass 41 008 £ zur Verfügung standen. Die Verzinsung der Schuldverschreibungen erforderte 3 052 £, deren Tilgung 7 000 £, während an die Antheilscheine für das Halbjahr ein Gewinn von 2,5 % vertheilt und der Rest von 957 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Der Gouverneur von Para hat das Gesetz genehmigt, welches für das zum Bau der Alcobaca-Eisenbahn erforderliche Kapital eine Zinsengewähr von 6 % bewilligt.

Der Gouverneur von Minas Geraes, Affonso Penna, hat an den Kongress des Staates eine Botschaft gerichtet, in der über das Eisenbahnwesen folgendes gesagt ist: Der Gouverneur erkennt die ganze Bedeutung der Aufgabe der Eisenbahnen an und ist stets bereit, sie zu ermuthigen. Uebermässige Kapitalausgaben und die Spekulation, die sich in Rio de Janeiro breit macht, hat die meisten Eisenbahngesellschaften in eine wenig vortheilhafte Lage versetzt. Der Staat ist diesen Gesellschaften, welche jeden Kredit verloren hatten, zu Hilfe gekommen; darunter befinden sich die Sapucahy- und die Muzambinho-Eisenbahn, deren Linien einen der Haupt-Ackerbaubezirke des Landes durchziehen. Zwischen der Regierung und diesen Gesellschaften sind Verträge vereinbart, welche die Tilgungsweise der Schulden dieser Gesellschaften ändern und die vom Staate Minas bewilligte Zinsengewähr von 7 auf 6 % ermässigen. Infolge dieses Abkommens konnten die Bauarbeiten fortgesetzt werden und die Sapucahy-Eisenbahn hat am 30. April d. J. 2 neue Stationen dem Verkehr übergeben.

Die Bahia und Minas-Eisenbahngesellschaft hat ebenfalls die Hilfe der Regierung angerufen, um ihr Netz bis Teophilo-Ottoni auszudehnen, was den bisher leichter Verkehrsmittel beraubten Pflanzern des nördlichen Theiles von Minas schätzbare Vortheile bietet. Bei einer Reise nach Espirito Santo hat der Gouverneur am 30. August 1893 mit diesem Staate einen Vertrag geschlossen, welcher den direkten Anschluss der Eisenbahnen von Minas nach dem Hafen Victoria sichert. Andererseits hat sich der Vicomte de Guahy verpflichtet, zwei neue Linien herzustellen, nämlich von Ouro Preto nach Pecanha und von Marianna oder Santa Barbara nach der Grenze von Espirito Santo. Die Regierung hat versprochen, 4/5 des erforderlichen Baukapitals, das 50 Contos für 1 km nicht übersteigen darf, zu liefern; den Rest hat der Unternehmer zu beschaffen, der eine 6 % Zinsengewähr geniesst. Falls die genannten 4/5 an den Staat nicht zurückgezahlt werden, wird dieser bis zur Höhe der vorgeschossenen Summe Eigenthümer des Unternehmens. Der Vicomte de Guahy hat dem Gouverneur mitgetheilt, dass er in London Verträge für den Bau der beiden Linien abgeschlossen hat. Bezüglich der West Minas-Eisenbahngesellschaft ist die Aufhebung der Zinsengewähr erfolgt, weil die Pitanguy-Zweigbahn nicht ausgeführt wurde; auf Einspruch der Gesellschaft ist der Kongress mit der Frage befasst worden und hat inzwischen die Konzession für die Zweigbahn geändert. Die „Banco Constructor" rechnet in diesem Jahre die Cataguazeslinie zu vollenden. Die „Banco Iniciador de Melhoramentos" hat den Bau der Rio Doce-Eisenbahn, welche die Städte Palmyra und Pirangua verbinden soll, begonnen. In kurzem soll mit dem Bau der Linie von Porto Novo nach dem Rio Pardo der Anfang gemacht werden; das Kapital dieser Bahn, die keine Zinsengewähr geniesst, ist durch die anliegenden Grundbesitzer aufgebracht worden.

Bezüglich einer Eisenbahn Uberaba-Rio Grande bestimmt ein neuerdings in Minas Geraes gegebenes Gesetz folgendes: Art. 1. Der Gouverneur wird ermächtigt, mit demjenigen Bewerber, welcher das günstigste Angebot macht, einen Vertrag für den Bau einer Eisenbahn von Uberaba über

Fructal nach dem rechten Ufer des Rio Grande unterhalb der Maribondofälle abzuschliessen. Art. 2. Dem Unternehmer werden folgende Vortheile zugestanden: a) Betriebsrecht der Eisenbahn auf 50 Jahre nach Abschluss des Vertrages mit Heimfall an den Staat nach Ablauf dieser Zeit, sowie Ueberweisung eines Landstrichs von 30 km zu beiden Seiten der Bahn; b) eine 30jährige Zinsengewähr von 6 % auf ein Höchstkapital von 5400000 Mrs., wobei die kilometrischen Kosten 30000 Mrs. nicht übersteigen dürfen.

Das Gesetz, betreffend die Verbindung der neuen Hauptstadt von Minas Geraes (Bello Horizonte) mit der Centralbahn, bestimmt, dass der Anschluss am Zusammenfluss der Flüsse das Arrudas und das Veltas erfolgen soll. Die Linien sind so zu bauen, dass die von Rio und vom San Francisco kommenden Züge direkt bis Bello Horizonte laufen können. Die Kammer hat ferner den Gesetzentwurf, betreffend Herstellung einer Eisenbahn von Turvo nach Prados, genehmigt, während ihr ein neuer Entwurf für eine Linie von Ouro Preto nach Cachonira do Campo vorgelegt ist.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die Oktobersitzung des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin fand unter dem Vorsitz des Geh. Ober-Regierungsrath Streckert am 9. d. Mts. statt. Nach Erledigung der geschäftlichen Mittheilungen spricht der Civilingenieur Lentz aus Düsseldorf: „Ueber die auf Zerstörung wirkenden inneren Spannungen der Lokomotiv- sowie Schiffskessel und Mittel zur Beseitigung derselben.“ Der Vortragende erläutert an der Hand von Zeichnungen, Diagrammen und Tabellen die Art und Weise, in welcher die Berechnung der relativen Ausdehnung der inneren Kesseltheile gegenüber dem Kesselmantel der verschiedenen Kesselsysteme vorzunehmen ist und wie daraus die entstehenden Spannungen gefunden werden. Er weist dann nach, wie gross die relative Ausdehnung in der Längs-, Quer- und Vertikalrichtung in den Kesseln der 2/4 gekuppelten Schnellzugmaschinen und in welcher Weise insbesondere die Feuerbuchs-Rohrwand den zerstörenden Kräften unterworfen ist. Zur Beseitigung dieser schädlichen Einflüsse werden bewegliche Vertikalanker, Stehbolzen und die Anbringung eines elastischen Ringes vom Vortragenden empfohlen. Die übrigen Lokomotiv-, Schiffs- und Torpedobootkessel zeigen dieselben Uebelstände, welche durch die nämlichen Mittel beseitigt werden sollen. Der Vortragende zieht dann die Ursache der Deformation der Wellrohre in Schiffs- und Lokomotivkesseln, welcher die ungenügende Längselastizität der Wellrohre zu Grunde liegt, zur Erörterung. Zum Schluss weist er nach, wie durch Hinzufügung des vorerwähnten elastischen Ringes die Spannung der Siederohre und somit das Rohrlaufen dergestalt beseitigt werden kann, dass der ankerlose Kessel tadellos funktioniren dürfte und spricht die Hoffnung aus, dass seine Anregung dazu führen möge, dass die Lokomotiv- und Schiffskessel in Zukunft spannungsfrei konstruirt werden.

In der darauf folgenden Diskussion spricht Herr Eisenbahndirektor Bork grosse Bedenken gegen die Anwendung von Wellrohren aus, da es nach seiner Ansicht sehr schwierig sei, dieselben kreisrund herzustellen. Er hält dieselben für Dampfspannungen bis zu 20 Atm. für vollständig ungeeignet. Herr Lentz widerlegt diese Behauptungen und erklärt, dass die Wellrohre bei der Fabrikation auf dem Wellrohr-Walzwerk durchaus kreisrund werden müssen, überhaupt unrund nicht hergestellt werden können, und dass die Kupferbuchsen der jetzigen Kessel für 20 Atm. Druck vollständig unbrauchbar und betriebsgefährlich sind, da Kupfer bei der mit solchem Druck verbundenen hohen Temperatur eine viel zu geringe Festigkeit besitzt, um dem hohen Druck Widerstand zu leisten, während das Wellrohr bei den hohen Temperaturen eine wesentlich grössere Widerstandsfähigkeit besitzt, als Kupfer.

Herr Direktor Peters bringt die bereits im Monat Mai d. J. vor dem Verein für Eisenbahnkunde zur Erörterung gekommene Frage der Einführung des metrischen Gewindesystems für Schrauben erneut zur Besprechung, indem er die Gründe einer ausführlichen Darlegung unterzieht, welche den Verein Deutscher Ingenieure veranlasst haben, ein metrisches Schraubengewinde zur einheitlichen Einführung in Deutschland vorzuschlagen, um dann an den Verein die Frage zu richten, ob er geneigt sei, die Bestrebungen des Vereins Deutscher Ingenieure zu unterstützen. Die von den Gegnern dieser Bestrebungen, so auch den beiden Rednern, welche in der Maisitzung die Vorschläge dieses Vereins bekämpft haben, aufgestellte Behauptung, dass das Whitworthgewinde einheitlich in Deutschland eingeführt sei, wird vom Vortragenden in ausführlicher Begründung widerlegt. Eine Uebereinstimmung sei nur beim oberflächlichen äusseren Ansehen vorhanden, thatsächlich sei von einer Einheitlichkeit des Whitworthgewindes nicht mehr die Rede. Das allgemeine und öffentliche Interesse erfordere es, Schritte zur Beseitigung des bestehenden Zustandes zu thun; der Redner ist überzeugt, dass das allgemeine Interesse sich stärker erweisen werde, als das des Einzelnen. In einem Lande, in dem das Metermaass das gesetzliche ist, könne nur aus ganz zwingenden Gründen der Wunsch zurückgehalten werden, auch hierin zum metrischen Maass überzugehen. Thatsächlich sei die Rückkehr zum Whitworthsystem, welches im übrigen der genauen Herstellung Schwierigkeiten bereite und zum Ausarten geneigt seit, mit ebensoviel Schwierigkeiten und Kosten verknüpft, wie der Uebergang zu einem neuen System.

Nach längerer Diskussion beschliesst der Verein, dem Antrage des Vortragenden entsprechend, zur Berathung der Angelegenheit einen engeren Ausschuss einzusetzen, dessen Wahl auf den nächsten Sitzungsabend festgesetzt wird.

In üblicher Abstimmung wird als einheimisches ordentliches Mitglied Herr Oberstlieutenant Creuzinger, Kommandeur des Eisenbahnregiments Nr. 2 in den Verein aufgenommen.

Verschiedenes.

Waldeisenbahn im Württembergischen Schönbuch.

Nach dem „Württemb. Staatsanz.“ besteht in dem genannten Forst, welcher sich in der Nähe von Stuttgart befindet, seit dem Winter 1891/92 eine Waldeisenbahn im Revier Einsiedel. Bei Beginn des Winters werden die eisernen Schienen von dem nächstgelegenen Punkte an der Waldstrasse bis zum jeweiligen Schlag gelegt, im Frühjahr nach dem Gebrauch an dem genannten Punkt im Freien aufgebeugt, den Sommer und Herbst über dort belassen, bei Beginn des nächsten Winters von da an einen anderen Punkt einer Waldstrasse, der dem neuen Schlag zunächst liegt, geführt, und von dort aus beginnt die Schienenlage von neuem. Das Anrücken des Holzes an die Waldstrasse auf der Bahn wird verakkordirt und stellt sich auf 24—40 ₰ für 1 cbm, während der Mehrerlös aus dem an die Strasse angerückten Brennholz auf 2 ℳ für 1 cbm geschätzt wird. Hierzu kommt der weitere Vortheil, dass die Waldwege und die Waldungen selbst geschont werden, sowie für das holzkaufende Publikum die Annehmlichkeit, dass die Zugthiere geschont werden und an allen, nicht blos an trockenen Tagen, zur Abfuhr benutzt werden können. Man rechnet, dass sich diese Bahn in ein paar Jahren abbezahlt hat. Aufgrund dieser rentablen Ergebnisse soll auch in dem benachbarten, mehr bergigen Revier Bebenhausen der Versuch mit einer Waldeisenbahn im nächsten Winter gemacht werden. Im Revier Einsiedel haben die bisherigen günstigen Erfahrungen dazu ermuthigt, in diesem Jahre die bisherige Schienenlänge von 1600 m (die Spurweite selbst ist 60 cm) durch Anschaffung weiterer Schienen mit etwa 800 m Länge auszudehnen, so dass die jährlich im Revier anfallenden 5000 Festmeter Stamm- und Brennholz fortan in den beiden Schlägen sämmtlich mit der Bahn an die Abfuhrstrasse gerückt werden können. Die bisher vorhandenen drei Wagen, die bei einer Länge von 4 m und einem Gewicht von 800 kg bis zu 4 cbm fassten, werden um zwei kleinere, 2 m lange vermehrt, die 2 cbm fassen und bei einem Gewicht von 300 kg auf ebenem Boden leicht von einer Person geschoben werden können. Für den Holztransport auf der Waldeisenbahn haben die Akkordanten zur Fortbewegung dieser Bahnwagen höchstens zwei, meistens aber nur ein Pferd benützt, da die Steigung 9 % nicht übersteigt. Zum Transport von Langholz wurde die Bahn bisher noch nicht benützt, obschon dies wohl thunlich wäre; probeweise wurde im ersten Winter ein Eichenstamm von 5 Festmeter bei 8 % Steigung von zwei Pferden ohne Beschwerde abgeführt.

Die Unterlassung von Langholz-Transporten wird zunächst dem Umstande zugeschrieben, dass eine Einigung der Holzkäufer über die Benutzung der Bahn nicht zustande gekommen ist. („D. Bau-Ztg.“)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Gutte in Bromberg ist gestorben.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind: Der Bau-Oberingenieur Erich Eduard Poppe zum Finanzrath und Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, der Bauinspektor, präd. Baurath Elias Friedrich Georg Pöge zum Bau-Oberingenieur, der Betriebsinspektor Alexander Rühle v. Lilienstern in Leipzig II zum Bauinspektor in Dresden-N. II, der Bauinspektor Julius Ernst Eduard Weidner in Leipzig II zum Betriebsinspektor in Leipzig II, die Regierungsbaumeister, präd. Bauinspektoren

Peter Karl Vogt in Oberwiesenthal zum etatsmässigen Bauinspektor daselbst, Ernst Albin Fritzsche beim Sektionsbüreau I für die Dresdener Bahnhofsbauten zum etatsmässigen Bauinspektor unter Versetzung nach Chemnitz, und Gustav Hermann Julius Oehme beim technischen Hauptbüreau für die Bahnhofsbauten in Dresden zum etatsmässigen Bauinspektor bei der Betriebstelegraphen-Oberinspektion; ferner der Königlich Preussische Regierungsbaumeister Karl Friedrich Wilhelm Höfinghoff und Johann Heinrich Möllering, sowie die Regierungsbauführer Karl Wilhelm Häuser und Ernst Curt Schindler zu Regierungsbaumeistern.

Versetzt sind: die Bauinspektoren Friedrich Bernhard Müller von Glauchau nach Leipzig II, Albert Schneiderl beim Sektionsbüreau Cranzahl zur Bauinspektion Glauchau und Max Adolf Lehmann in Pirna zu dem für den Bau der Linie Hohnstein-Kohlmühle neu zu errichtenden Sektionsbüreau Wendischfähre; die Regierungsbaumeister Paul Richard Herrmann, präd. Bauinspektor beim Ingenieur-Hauptbüreau, zum Sektionsbüreau Cranzahl unter Beauftragung mit der Leitung desselben, Reinhold Woldemar Christoph beim Sektionsbüreau Mulda in gleicher Eigenschaft zum Ingenieur-Hauptbüreau und Georg Heinrich Gustav Sonnenberg bei der Bauinspektion Freiberg I in gleicher Eigenschaft zum Sektionsbüreau Mulda.

Berichtigung. In dem in Nr. 80 S. 751 abgedruckten Aufsatz: „Die Eisenbahnpolitik Oesterreichs nach ihren finanziellen Ergebnissen" resp. in der dort abgedruckten Tabelle und zwar unter 1. „Erträgniss per Kilometer etc." muss es statt: 5063 5036 und unter 2. „Betriebscoëfficient" statt 61,9 60,9 heissen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Galizisch - Wiener Eisenbahnverband. Berichtigungen. In dem mit 1. November 1894 in Kraft tretenden Nachtrage III des ab 1. Februar 1893 in Wirksamkeit stehenden Tarifes, Theil II für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof) etc. einerseits und Galizischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der K. K. Oester. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) andererseits sind nachfolgende Druckfehler richtig zu stellen:

Auf Seite 7. 14, 21, 25, 28, 31, 34, 37 und 46 ist statt Korczów zu setzen Korczów bei Uhnów,
auf Seite 12 bei Station Belz, Sperrige Güter ist statt 644,6 kr. zu setzen 646,6 kr.,
„ „ 12 „ „ Bobowa, Spezialtarif 2 ist statt 82 kr. zu setzen 82,5 kr.,
„ „ 14 „ „ Jaroslau, Sperrige Güter ist statt 452,3 kr. zu setzen 552,3 kr.,
„ „ 16 „ „ Sucha, Spezialtarif 2 ist statt 61,4 kr. zu setzen 63.4 kr.,
„ „ 38 „ „ Saybusch-Zablocie, Ausnahmetarif VII a ist statt 115,8 kr. zu setzen 115,5 kr.,
„ „ 40 „ „ Saybusch-Zablocie, Ausnahmetarif IX a ist statt 43,3 kr. zu setzen 43,2 kr.,
„ „ 43 „ „ Kuczurmare, Ausnahmetarif X ist statt 101,1 kr. zu setzen 101,3 kr.

Wien, am 24. Oktober 1894. (2616)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

seits und Mittel- und Westschweizerischen Stationen andererseits, für welche der neue Tarif keine oder theilweise erhöhte Frachtsätze enthält, soweit dieses der Fall, die Sätze des provisorischen Tarifheftes beziehungsweise seiner Nachträge noch bis Ende Januar 1895 angewendet.

Karlsruhe, den 21. Oktober 1894. (2621)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

---

2. Eröffnungen von Stationen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Schmalkalden-Zella-St. Blasii zwischen den Stationen Stillerthor und Steinbach-Hallenberg neu erbaute Haltepunkt „Altersbach" für den Personenverkehr eröffnet.

Bis auf weiteres werden nach Bedarf für den Personenverkehr an dem neuen Haltepunkte anhalten:
in der Richtung nach Zella-St. Blasii die Züge 425, 429 und 431,
in der Richtung nach Schmalkalden die Züge 422, 424 und 430.

Der Fahrkartenverkauf findet durch den Zugführer statt.

Erfurt, den 18. Oktob. 1894. (2617MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist die Bezeichnung der an der Strecke Protivin-Zditz gelegenen Haltestelle Lhota-Smetanova in Lhota-Mirotitz abgeändert worden.

Berlin, den 23. Oktober 1894. (2618)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

---

4. Güterverkehr.

Rheinischer Nachbar-Kohlenverkehr. Am 25. Oktober d. J. erscheinen die Nachträge X, XIII, XIV und XVI zu den Kohlentarifen für den oben bezeichneten Verkehr.

Dieselben enthalten neue Frachtsätze von Stationen des Saargebiets nach verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), sowie von Zeche Kaiserstuhl (Schacht II) bei Station Eving und sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 23. Oktober 1894. (2619)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Der Ausnahmetarif 4 d für Zuckerrüben, sowie Rübenschnitze usw. wird vom 1. November d. J. mit einem Frachtsatz von 0,35 *M.* für 100 kg auf die Stationsverbindung Hünfeld-Aschaffenburg ausgedehnt. (2620)

Frankfurt a/M., den 24. Oktober 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Erfurt, Magdeburg und Frankfurt a/M. und der Station Berlin Hamburger und Lehrter Bhf. des Direktionsbezirkes Altona einerseits und Stationen Mittel- und Westschweizerischer Eisenbahnen andererseits tritt am 1. November 1894 ein direkter Tarif in Kraft. Derselbe ist als Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife bezeichnet und für 2,20 *M.* käuflich zu beziehen.

Durch diesen Tarif wird, wie schon früher bekannt gemacht wurde, der bisher noch in Geltung gewesene Inhalt des provisorischen Tarifheftes vom 1. Januar 1887 und der zu demselben erschienenen Nachträge mit Ausnahme des 7. Nachtrages aufgehoben und ersetzt. Indessen werden in denjenigen Verbindungen, zwischen den Stationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau einerseits und Mittel- und Westschweizerischen Stationen andererseits, für welche der neue Tarif keine oder theilweise erhöhte Frachtsätze enthält, soweit dieses der Fall, die Sätze des provisorischen Tarifheftes beziehungsweise seiner Nachträge noch bis Ende Januar 1895 angewendet.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. November 1894 tritt im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande für Gaswassertransporte in Kesselwagen von Gleiwitz nach Bosna-Brod transit ein direkter Frachtsatz in Höhe von 1,61 *M.* für 100 kg in Kraft, von welchem noch die zur Zeit gültige Coursdifferenz von 0,04 *M.* in Abzug zu bringen ist. Die Fracht ist stets für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen zu entrichten.

Breslau, den 23. Oktober 1894. (2622)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab kommen die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des diesseitigen Bezirks nach Station Leoben loko und trans. der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen auch auf Sendungen nach Station Leoben loko und trans. der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn zur Anwendung.

Berlin, den 22. Oktober 1894. (MG2623)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 5. Oktober alten/17. Oktober neuen Stils 1894 wird im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) im Verkehr von einigen Stationen der Russischen Südwestbahnen und der Charkow-Nicolajew-Eisenbahn nach einzelnen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch), der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Staatsbahnen eingeführt. Die Frachtsätze nach den Stationen der Niederländischen Staatsbahnen und der Holländischen Bahn treten mit obigem Tage noch nicht in Kraft; der Zeitpunkt des Inkrafttretens derselben wird später bekannt gegeben werden.

Bromberg, den 19. Okt. 1894. (2624)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. III.)

Nr. 20. Jahrgang 1894. **Berlin**, am 27. Oktober 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A H oder H V	—	1	Bund	Winkeleisen —	39	1	Aschaffenburg	Hessische Ludwigsb.	
2	A S	—	3		Decken —	30	2	Lodelinsart	Grand Central Belge	* Aufschrift: Colonialwaaren & Tabak Handlung von H. Brockmann.
3	B	7	1	Kübel	leerer Margarinekübel	4	3	Posen	K. E.-D. Breslau	
4	B	30	1	—	Blechschild —	—	4	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
5	B	×	1	—	Gussstück —	13	5	Elberfeld Döpp.	K. E.-D. Elberfeld	
6	B B	189	1	Ballen	Leinen —	14	6	Magdeburg Ctr. B.	K. E.-D. Magdeburg	
7	B F V	56	1	Kiste	gefüllt —	77	7	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	Stuttgart bezettelt.
8	B P T (undeutlich)	3825	1	Fässchen	leer —	6,5	8	Sachsenhausen	Hessische Ludwigsb.	
9	B V	1117	1	Beutel	? —	14	9	Neubrandenburg-S.	Meckl. Friedr. Frzb.	
10	C	8	1	Fass	Oel —	244	10	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
11	C F	20667	1	Kiste	? —	—	11	Mülheim a. Rhein	„	
12	C K E	3	1	Fass	Butter —	29	12	Elberfeld	„	
13	C N	19668	1	Kiste	leer —	10	13	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	bekl. m. Barmen; beschr. Hamburg.
14	C T	—	1	Koffer	unbekannt —	37	14	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
15	E D J	—	1	Kiste	Stahl —	129	15	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
16	E H L	1	1	„	leer —	7	16	Wanne	Rechtsrh. Köln	
17	G	1789	1	Ballen	Kräuter —	110	17	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
18	G	2	1	Kiste	Wein —	34	18	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
19	G	19	1	Sack	alte Teppiche u. Säcke	8	19	„	„	
20	G D	1164	1	—	Eisentheil —	2	20	Parchim	Meckl. Friedr. Frzb.	
21	H B	570	1	Ballot	unbekannt —	14	21	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
22	H S	19	1	Kiste	leer —	10	22	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
23	J K	5956	1	„	Klavier —	292	23	Aix M.	Grand Central Belge	
24	K	7236	1	Kübel	Butter —	25	24	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	Würzburg bezettelt.
25	K	10	1	Korb	Aepfel —	49	25	Osterburken	Badische Stsb.	
26	K	2	1	—	eis. Rohr —	44	26	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
27	L	10	1	Ballen	Teppich —	9	27	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
28	L	—	1	Pack	5 Kohlenkasten —	16	28	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
29	L K B	—	1	Stange	Eisen —	29,5	29	Schneidlingen	K. E.-D. Magdeburg	
30	L R	369/70	2	Fässer	Wein —	35	30	Laurahütte	K. E.-D. Breslau	
31	L S	2236	1	Fass	leer —	87	31	Coblenz a. Rh.	Linksrh. Köln	
32	M A H	1687	1	Kiste	gelochte Bleche —	60	32	Rheda	K. E.-D. Hannover	
33	M	305	1	„	— —	123	33	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
34	M (Monogramm)	4469	1	Fass	gemal. Kreide —	139	34	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
35	O	10	1	Sack	leere Säcke —	15	35	Deutzerfeld	„	
36	P F	—	1	Fass	leer —	25	36	Bonn	Linksrh. Köln	
37	P S N	702	1	Kollo	Eisen —	2	37	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
38	R	—	1	—	Eisenrohr —	5	38	Düsseldorf-Der.	Rechtsrh. Köln	
39	R	44	1	Bund	leere Säcke —	17	39	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
40	R	—	1	Kiste	leer —	12	40	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
41	R N	12	1	Blechflasche	— —	2	41	Breslau	K. E.-D. Breslau	
42	R Z	182	1	Kiste	Eisenwaaren —	200	42	Louvain	Grand Central Belge	
43	S	60	1	Sack	Roggen —	99	43	Bochum Bm.	Rechtsrh. Köln	
44	S	6	1	—	eis. Roste —	1	44	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
45	S M	528/530	3	Ballen	— —	300	45	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
46	S K	1302	1	Kiste	leer —	6	46	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
47	S & W	406	1	Kasten	leer —	—	47	Röderau	K. E.-D. Erfurt	
48	T	285	1	Kollo	verschied. Inhalts —	60	48	Anvers Bs.	Grand Central Belge	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	V	2822	1	—	eis. Ventil —	14	49	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
50	W	820	1	Kiste	Harzkäse —	19	50	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
51	W V	—	1	Pack	Decke —	1	51	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
52	Name der Eigenthümerin	—	21	—	leere Bierfässer —	278	52	Morgenroth	K. E.-D. Breslau	
53	Heinr. Hirschler Söhne Mannheim	—	1	Sack	Säcke —	37	53	Mannheim	Badische Stsb.	
54	Hollando	18 Vol. 94	2	Tonnen	Heringe —	292	54	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
55	A. Joseph	—	1	Bündel	Säcke —	27	55	Worms	Hessische Ludwigsb.	
56	Magdeburg	—	1	Brod	Zucker —	11	56	Titisee	Badische Stsb.	
57	D. Moscate	19	1	Fass	Liqueur —	20	57	Fleurus	Grand Central Belge	
58	Napoli	—	1	brauner Holzkoffer	— —	28	58	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
59	Petzold Pretzsch	—	1	Sack	Birnen —	46	59	Berlin Anh. Bhf.	"	Erlös 50 ₰.
60	Weimar	—	1	Stück	Ofenrohr —	—	60	Neisse	K. E.-D. Breslau	
61	Dominium Zalesie	—	1	Pack	leere Säcke —	13,5	61	Zalesie	"	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
62	roth	0	1	Stange	Flacheisen —	—	62	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
63	roth	I	1	"	Eisen —	62	63	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
64	roth	I	5	Stück	Gusswaare —	4	64	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
65	roth	II	1	Stange	Eisen —	26,5	65	Stadtoldendorf	"	
66	—	22	1	Sack	Betten —	19,5	66	Hannover	K. E.-D. Hannover	beklebt: Schwerin-Ludwigslust.
67	Gepäckschein	878	1	Blechkanne	— —	1	67	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Frzb.	
68	—	2715	1	Kiste	Kartoffelgraupe —	58,5	68	Parchim	"	
69	ohne —	— 65366	2	—	Maschinentheile —	14	69	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
70	✕ ✕	—	1	—	eis. Stange —	10	70	Vlodrop	Grand Central Belge	
71	✕ roth	—	1	Stück	Pflugschaar —	3	71	Ostrowo	K. E.-D. Breslau	
72	I roth	122	3	—	halbrunde Bleche —	11	72	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
73	| | roth	—	2	—	gusseis. Röhren —	—	73	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
74	| roth	—	1	Bund	Bandeisen —	25	74	Neustettin	"	
75	△ S B H V J H G	8389	1	Ballen	Rohtabak —	77	75	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
76	—	—	1	—	Ablaufrohr zu einem Wasserkrahnen	—	76	Lauda	Badische Stsb.	
77	—	—	1	Kollo	Bettstellfuss —	2	77	Thorn	K. E.-D. Bromberg	auf d. Strecke gefunden; von einem Güterzug herabgef.
78	—	—	1	—	eichene Bohle —	—	78	Kleinen	Meckl. Friedr. Frzb.	
79	—	—	1	Pack	eis. Bolzen —	10	79	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
80	—	—	1	Packet	25 Stück Brettchen je 52 u. 11 cm	12	80	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
81	—	—	1	Pack	6 gusseis. Kasserolen	20	81	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
82	—	—	1	"	6 verzinkte Eimer —	11	82	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
83	—	—	1	Bund	3 alte T-Eisen —	25	83	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
84	—	—	2	Stück	alte Eisenb.-Schienen	—	84	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
85	—	—	1	—	Eisenblech —	—	85	Hornberg	Badische Stsb.	
86	—	—	1	Stück	gebogenes Eisenblech	—	86	Büchen	K. E.-D. Altona	
87	—	—	1	Kollo	Eisenrohr —	17	87	Jülich	Linksrh. Köln	
88	—	—	7	Kolli	Eisentheile —	70	88	Kreuzburg O. S.	K. E.-D. Breslau	
89	—	—	1	Stange	Flacheisen —	8	89	Düsseldorf-D.	Rechtsrh. Köln	
90	—	—	2	—	Flacheisen 5 cm breit u. 6,28 m lg.	33	90	Blumenthal	K. E.-D. Bromberg	
91	—	—	10	Stück	eis. Gasrohre —	74	91	Dirschau	"	
92	—	—	1	—	Geflügelkäfig —	8	92	Mannheim	Badische Stsb.	
93	—	—	1	—	Gussstück —	10	93	Pforzheim	"	
94	—	—	1	Pack	Hanfgarn —	1	94	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
95	—	—	2	—	Hufeisen —	2	95	Bretten	Württemberg. Stsb.	
96	—	—	4	Packen	Isolatorenhalter —	32	96	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
97	—	—	1	—	grüner Kasten aus Holz	—	97	Kempen Gtr.-B.	K. E.-D. Breslau	
98	—	—	1	Sack	alte Kleider —	27	98	Giessen	K. E.-D. Hannover	
99	—	—	1	Holzkoffer	Kleider —	34	99	Wesel Gep.-Abf.	Rechtsrh. Köln	mit schwarz lackirtem Blech überzogen.
100	—	—	1	Korb	leer —	7,5	100	Hasselt	Grand Central Belge	
101	—	—	1	Sack	Kümmelsamen —	25	101	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
102	—	—	1	in grauer Leinwand	Maschinentheil —	8	102	Rossleben	K. E.-D. Erfurt	
103	—	—	2	—	Maschinentheile —	12	103	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
104	—	—	1	Sack	Nägel —	31	104	Anvers Süd	Grand Central Belge	
105	—	—	1	Pack	Nähmaschinentheile	3	105	Karlsruhe	Badische Stsb.	
106	—	—	1	—	hölz. Pflugschaar —	0,5	106	Spandau	K. E.-D. Altona	
107	—	—	2	—	Pläne —	—	107	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
108	—	—	1	—	Privat-Viehgitter —	—	108	Wanne	Rechtsrh. Köln	
109	—	—	1	—	Reisekorb mit Vorlegestange u. Schloss	31	109	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
110	—	—	1	—	eisernes Rohr —	17	110	Mannheim	Badische Stsb.	2,68 m lang.
111	—	—	10	Stück	Sandsteine —	ca. 4000	111	Gleiwitz	K. E.-D. Breslau	
112	—	—	1	—	Scheibe v. Eisenblech	14	112	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
113	—	—	1	—	Schlüsselbrett —	3	113	Posen	K. E.-D. Breslau	
114	—	—	1	—	lederner Schuh —	—	114	Scherfede	K. E.-D. Elberfeld	
115	—	—	4	Pack	leere Säcke —	74	115	Mariembourg	Grand Central Belge	
116	—	—	1		leere Säcke —	26	116	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
117	—	—	1	Sack	Seidenzeug —	7	117	Gnoien	Meckl. Friedr. Frzb.	
118	—	—	1	Rolle	Sohlleder —	5,5	118	Hamm	Rechtsrh. Köln	
119	—	—	(1 3	Bund Stäbe)	Stahl —	8	119	Pforzheim	Badische Stsb.	
120	—	—	3	Pack	Stühle mit Rohrsitzen	33	120	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
121	—	—	1	—	Tischchen —	8	121	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
122	—	—	1	—	schwarze Touristen-Ledertasche	1	122	Spandau	K. E.-D. Altona	
123	—	—	1	Pack	Velocipedräder —	6	123	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
124	—	—	1	Verschlag	leer —	15	124	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
125	—	—	1	—	eis. Ring (Vorsteckbuchse)	—	125	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
126	—	—	1	—	kleiner Wandspiegel	8	126	Lichtenberg-Frdrf.	K. E.-D. Bromberg	
127	—	—	1	—	Waschkessel —	4	127	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
128	—	—	1	Sack	Weizen —	51	128	Ohlau	K. E.-D. Breslau	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 10. November d. J. tritt der Nachtrag VIII zu Theil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) in Kraft. (Gratis).

Strassburg, den 19. Okt. 1894. (2625)
Die geschäftsführende Verwaltung.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-, Frankfurt a/M.-, Hannover-, Köln (linksr.)-, Köln (rechtsrh.)-, Magdeburg-Erfurt, Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr sowie Norddeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 1. November 1894 wird die Station Eilenburg b/Leipzig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in die in den obenbezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. Oktober 1894. (MG2626)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Anhang (Steinkohlen-Verkehr). Vom 1. November d. J. ab werden die nachbenannten Kohlenversandstationen des diesseitigen Bezirks in den oben bezeichneten Tarifnachtrag, Ausnahmetarif 16 für die Beförderung von Steinkohlen etc., einbezogen.

Es beträgt die Fracht bis

	Sosnowice loco	Sosnowice transito
von Marthaschacht der Karlssegengrube .	0,125 M.	0,115 M.
„ Imielin	0,135 „	0,125 „

für 100 kg.

Im genannten Anhang sind ausserdem auf Seite 3 nachstehende Berichtigungen und Ergänzungen vorzunehmen: Bei lfd. Nr. 44 (Brzezinka etc.) ist die „Karlssegengrube“ zu streichen; bei lfd. Nr. 55 (Beatenglück- etc. Grube) ist noch hinzuzufügen: „Redengrube“.

Breslau, den 23. Oktober 1894. (2627)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf die Veröffentlichung gleichen Betreffs vom 1. September l. J. wird bekannt gegeben, dass der Getreide-Ausnahmetarif, Theil III Heft Nr. 3 (Verkehr mit Böhmen und Mähren) vom 1. Oktober 1889 noch bis einschliesslich 30. November 1894 in Kraft bleibt.

München, den 20. Oktober 1894. (2628)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe eines neuen Tarifheftes.) Am 1. November d. J. tritt in oben bezeichnetem Verbande ein neues Tarifheft 1a in Kraft. Dasselbe enthält Frachtsätze für den allgemeinen Klassengut-Verkehr, ferner Ausnahmesätze für Lebensmittel als Eilgut, für frisches Obst etc. in Wagenladungen, für Wein in Fässern als Frachtstückgut und in Wagenladungen, sowie für Gemüse in Wagenladungen zwischen verschiedenen, in Tirol gelegenen Stationen der Oesterreichischen Südbahn einerseits und Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof) und Tempelhof (Rangirbahnhof), sowie Berlin (Central-Markthalle) andererseits. Durch dieses Tarifheft wird der Tarif für den Berlin-Tiroler Güterverkehr vom 1. Juli 1890 nebst Nachträgen vollständig aufgehoben. In dem neuen Tarif sind für verschiedene, dem alten Tarif angehörende Stationsverbindungen keine direkten Frachtsätze wieder vorgesehen worden. Es tritt daher hierdurch eine Einschränkung der direkten Abfertigung ein. Soweit dies der Fall ist, behalten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Dezember 1894 Gültigkeit.

Das neue Tarifheft ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verbandsverwaltungen zum Preise von 40 ₰ oder 20 kr. Oe. W. = 40 Heller käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 25. Okt. 1894. (2629)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-Oberhess.-Bayer. Verkehr. Ab 1. November d. J. werden für die Artikel Erde, Kartoffeln, Rüben etc. im Verkehr mit den Stationen Hof-Eger und Franzensbad ermässigte Frachtsätze eingeführt. Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 23. Okt. 1894. (2630)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung des Tarifheftes 2. Mit 1. Dezember 1894 gelangt für die direkte Güterabfertigung im Verkehre zwischen Stationen der in Galizien gelegenen Linien der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits der Tarif, Theil II, Heft 2, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 fl. pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 24. Oktober 1894. (2631)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Abänderung der Klassifikation für Bier, Eisen, Most und Wein in einigen Verkehrsrelationen. Vom 1. November 1894 bis auf Widerruf sind für:

a) Bier in Fässern,
Most in Fässern,
Obstmost und Obstwein,
Wein in Fässern;

b) Eisen und Stahl, auch verzinkt der Pos. E 6
Eisen u. Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 7
Eisen und Stahl, roh, der Pos. E 8
Eisen und Stahl, alt und gebrochen der Pos. E 9
} des Tarifes, Theil I, d. Oesterr., Ungar., Bosnischen und Herzegowinischen Eisenbahnen, vom 1. Januar 1893

im Verkehre zwischen Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. Oesterr. Staatsbahnen (exkl. Iglau Stadt) und Bodenbach (St. E. G.) (exkl. im Verkehre mit Altkladno und Kladno) andererseits die in den Tarifen Theil II — Heft 1 und Theil II — Heft 2. des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, vom 1. Juli 1894, enthaltenen Frachtsätze, und zwar:

ad a) und b) bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Frachtsätze der Klasse A (Rubrik für 5 000 kg),

ad b) bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze der Klasse B

in Anwendung zu bringen.

Prag, am 22. Oktober 1894. (2632)
Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Be- und Entladefristen.

Für die Dauer der diesjährigen Rübencampagne wird die Be- und Entladefrist für Rüben- und Rübenschnitzelsendungen auf unseren Stationen vom 1. November d. J. ab auf 6 Stunden herabgesetzt.

Wesenberg, den 25. Oktober 1894. (2633)
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.
Berg.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Verkauf der in unserem Bestande befindlichen alten Materialien, ca. 1 070 t Eisen, Stahl und Gusseisen bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Herzstücken, Kleineisenzeug, Werkstattsabfällen und dergleichen ist Termin auf

Montag, den 5. November,
Vormittags 11 Uhr,

angesetzt.

Anerbietungen, die auf den Briefumschlag als solche kenntlich gemacht sein müssen, sind bis dahin versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Anerbietungsunterlagen können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Materialien-Rechnungsbüreau bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt spätestens am 15. November d. J.

Oldenburg, den 17. Okt. 1894. (2634B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 85. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 31. Oktober 1894.

Inhalt:

Der Norden Russlands und der Eisenbahnbau.
Civilanwärter im Stationsdienst.
Die Bauthätigkeit der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben vom 22. d. Mts., betr. die Erklärungen der Vereinsverwaltungen auf die von der 1894er Vereinsversammlung gefassten Beschlüsse.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Neuordnung der Preussischen Staatsbahnverwaltung.
Betriebsergebnisse im Sept. d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen: Vorbereitung der im Ordinarium des Etats vorgesehenen Bauten.
Kreis Altenaer Schmalspurbahnen: Berichtigung.
Kreis Oldenburger Eisenbahn.
Probstzella-Wallendorf.
Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.
Aktienges. zum Bau und Betrieb einer elektr. Eisenb. in Leipzig.
Kleinbahnenkonsortium Darmstädter Bank-Bachstein.
Aachener Kleinbahngesellschaft.
Osthavelländische Kreisbahnen.
Kleinbahnprojekte.
Bromberger Pferdebahn.
Aus Südamerika:
Venezuela.
Bücherschau:
Dr. A. Seligsohn, Gesetz zum Schutz d. Waarenbezeichnung.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Norden Russlands und der Eisenbahnbau.

Seit etwa einem Jahre hat sich die öffentliche Aufmerksamkeit eines grossen Theiles Russlands der Frage zugewandt und sie mit der dem Russischen Charakter eigenthümlichen Lebhaftigkeit erfasst, die leicht zu erregen ist, die aber in der Regel nicht lange währt. Wie sehr aber gerade die Frage der Bahnbauten zur Erschliessung des Nordens weite Kreise ergriffen hat, mag daraus entnommen werden, dass die Presse noch immer wieder auf den Gegenstand zurückkommt und auch die Staatsregierung ihr näher tritt.

Aber thatsächlich muss zugestanden werden, dass die bitteren Klagen über die Vernachlässigung des Nordens nicht ohne Berechtigung sind.

Eine in Russland viel gelesene Zeitung, die „Nedelja“, schreibt:

„Der Verfall des Russischen Nordens ist erstaunlich, selbst wenn man ihn nicht mit dem keineswegs schnellen Aufschwung des Südens, sondern nur mit der Entwickelung des benachbarten Finnlands vergleicht, das hinsichtlich des Klimas, der Bodenverhältnisse und der Pflanzenwelt fast in gleicher Lage ist. Während Finnland in etwa 30 Jahren aus einem äusserst armen und öden Gebiet sich in ein blühendes Land verwandelt hat, mit einer Kultur, die der Westeuropäischen nicht nachsteht, und sich durch reiche Industrie, Handel, hohe Stufe der Volksbildung, Handelsflotte und ein Netz von Eisenbahnen auszeichnet, ist die Entwickelung unseres Nordens systematisch zurückgegangen. Die bis zu Peter des Grossen Zeiten noch bestehende Weissmeerschifffahrt, die einst reges Leben entfaltete und von Bedeutung war, ist gänzlich gesunken; Archangelsk ist verödet und menschenleer, die Dwina-Ebene vereinsamt, Raubthier- und Fischfang gesunken. Das riesige Gebiet, welches in seiner Ausdehnung Deutschland und Frankreich gleichkommt, blieb ohne jegliche Fürsorge. Fast zwei Jahrhunderte hindurch war die Fürsorge des Staates auf den Süden, Westen und Osten gerichtet; dahin wurden Eisenbahnen geführt, dort wurden neue Häfen angelegt, die man sich viele Millionen kosten liess, riesige Subsidien flossen der Fluss- und Meerdampfschifffahrt zu. Der Süden ist dank solchen Umständen zur Blüthe gelangt und ihm steht eine grosse Zukunft bevor. Wenn man auch dem Süden den grösstmöglichen Erfolg wünschen mag, dürfte doch nicht vergessen werden, dass zur Hebung des Südens eine grosse Menge der Steuerkraft des Nordens aufgewandt worden ist. Durch grosse Mühen und Opfer an Kühnheit und Blut des Grossrussischen Stammes sind unsere gesegneten südlichen Grenzgebiete erobert und vornehmlich aus den kargen Mitteln dieses Stammes sind jene Eisenbahnen, Häfen, Dampfschifffahrts - Gesellschaften u. a. entstanden, die der Bevölkerung unseres Südens so reichen Nutzen bringen.“

Diesen Ausführungen ist offenbar auch in Kreisen der Regierung Gehör geschenkt worden, denn neben der damals für den Bau in Aussicht genommen gewesenen Bahn von Wologda nach Archangelsk ist eine grosse Anzahl von Projekten entstanden, die alle mit mehr oder minder grossem Eifer besprochen und vertreten werden. Die Linie Wologda nach Archangelsk, die der Moskau-Jaroslaw-Wologda-Eisenbahngesellschaft zum Bau übertragen worden ist, erhält dieselbe Spurweite, wie die Bahn von Jaroslaw nach Wologda, nämlich 0,500 Faden = 1,067 m. Damit wird diese Verbindung mit dem Norden an der Wolga für den Verkehr einen ge-

wissen Abschluss haben, denn über die Wolga führt zur Zeit keine Brücke und wenn das einmal der Fall sein sollte, so wäre ein direkter Verkehr wegen der Verschiedenheit der Spurweiten ausgeschlossen. Im wesentlichen wird damit die Bahn an Bedeutung nichts einbüssen, denn diese hat offenbar ihren Schwerpunkt in der Befriedigung der lokalen Bedürfnisse, was sich dahin kurz zusammenfassen lässt, dass sie dem Norden Getreide liefern soll für die Bevölkerung, welche die grossen Reichthümer des Nordens zu heben hat: Fische, Thiere (Felle), Wild, Viehzucht, Holz usw. Der Mangel an Getreide und das theure Brod war und ist es, was eine unüberwindliche Schranke der Ausbeute dieser Produkte entgegenstellt. Mit der Zufuhr billigen Getreides wird die Bevölkerung und die Gewinnung dieser Güter in grossen Massen steigen. Andererseits stellt diese Linie die direkte Verbindung des Nordens (Archangelsk) mit Moskau, dem Centrum der Russischen Industrie, her, denn die Bahn Wologda-Jaroslaw-Moskau besteht bereits.

Endlich ist diese Bahn als die Hauptarterie im Nordbahnsystem anzusehen; die folgenden Bahnen werden diese zu ergänzen haben. In betreff der Gewinnung von Gütern ist der Norden wie folgt getheilt. Die Fischerei ist vornehmlich entwickelt an der Murmanküste, im Weissen Meere, insbesondere in dem Busen von Kandalaschka, und in der Onegabai usw., in den zahlreichen Seen des westlichen Theils des Gouvernements Archangelsk und im Gouvernement Olonez. Die Landwirthschaft bietet Ueberschuss (insbesondere Hafer) in den Kreisen Wologda, Grjasowez und Totma (der südwestliche Theil des Gouvernements Wologda), sodann im Gouvernement Wjatka und im Kreise Ochansk (Gouvernement Perm). Flachs und Hanf ist hauptsächlich im Gouvernement Wjatka, dann aber auch in Wologda und Olonez konzentrirt. Viehzucht ist recht entwickelt und hat noch eine grosse Zukunft in den Kreisen Cholmogori und Pomorskoje (am Onegabusen) des Gouvernements Archangelsk. Das Jagdgewerbe ist besonders stark verbreitet: im mittleren Theile des Gouvernements Archangelsk, im Gouvernement Olonez und fast im ganzen Gouvernement Wologda. Mineralische und andere Bergprodukte werden gewonnen bezw. verarbeitet in den Gouvernements Archangelsk (Salz), Olonez (Gusseisen), Wologda (Gusseisen, Eisen, Stahl und Salz), Perm (die genannten und ausserdem Gold, Platina, Kupfer, Steinkohle usw.). Holz wird überall im Norden bearbeitet, Hausindustrie ist insbesondere im Gouvernement Wjatka verbreitet. Kurz gefasst, ist das gewerbliche Leben wie folgt vertheilt: Fischerei vornehmlich im Nordwesten, Landwirthschaft und Viehzucht im Südosten, Jagd im mittleren Theil des Nordens, Mineral- und andere Bergwerkprodukte, sowie Hausindustrie im Südosten, Waldgewerbe überall im Norden. Es fällt also dieser Bahn vom lokalen Standpunkte aus eine sehr wichtige Aufgabe zu.

Aber neben der Befriedigung dieser allerdringendsten Bedürfnisse des Nordens selbst hat sich nach und nach die Ueberzeugung Geltung zu verschaffen gewusst, dass der Weg über den Norden der Ausgangspunkt für einen grossen Theil der Erzeugnisse Sibiriens werden wird und werden muss.

Der Bau der Sibirischen Bahn hat sich mit der Zeit zu einem durch und durch nationalen Werke herausgebildet, auf das das gesammte Russland mit einem gewissen Stolze blickt und dessen Vollendung mit Ungeduld erwartet wird. Aber gerade die Aussicht auf eine nicht allzu ferne Fertigstellung des grossen Werkes weckt immer aufs neue die Frage, wohin mit den Schätzen, die der Ackerbau, die Viehzucht, die Wälder und die Bergwerke liefern werden und wie können sie am schnellsten und sichersten auf den Weltmarkt gebracht werden.

Soll nun der Waarenstrom aus Sibirien nicht behindert werden, so muss es möglich gemacht werden, denselben während des ganzen Jahres über Russland auf die Europäischen Märkte leiten zu können. Dazu liegt die Möglichkeit nur vor, wenn ein eisfreier Hafen verfügbar ist. Nun hat Russland bisher allerdings keinen solchen Hafen, der schon jetzt eine Eisenbahnverbindung hätte, denn der einzige eisfreie Hafen an der Ostseeküste, Windau, ist bisher, angeblich aus strategischen Gründen, ohne Eisenbahnanschluss gelassen worden. Aber selbst wenn dieser Hafen disponibel wäre, so böte der Belt auch noch Schwierigkeiten und Behinderungen für den freien Verkehr.

Ganz anders stellt sich die Sachlage dar, sobald Russland die Möglichkeit hat, direkt an den Ozean zu gelangen und hier sich einen eisfreien Hafen zu erbauen.

Und hierzu liegt die volle Möglichkeit vor, denn Russland hat an seiner Murmanküste, die ja doch am freien Ozean liegt, den eisfreien Katherinenhafen. Könnte dieser Hafenplatz oder vielleicht ein anderer an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden, so wäre das gesteckte Ziel erreicht.

Mit diesen Erwägungen hängt der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes im weiten Norden eng zusammen und, wie es scheint, wird in dieser Richtung schon vorgegangen, denn es darf wohl als zutreffend angenommen werden, dass die bereits verfügte Verbindung der Sibirischen Bahn von Tscheljäbinsk mit der Uralbahn bei Jekatherinenburg der erste Schritt auf dem weiten Wege zur Erreichung der Murmanküste sein wird. Mit dieser Verbindung wäre aber zunächst erst Perm erreicht, doch ist auch schon Bestimmung getroffen worden, die Weiterführung dieser Linie vorzubereiten; denn es sind im eben verflossenen Sommer bereits die Voruntersuchungen gemacht worden für eine Fortsetzung der Linie Tscheljäbinsk-Jekatherinenburg - Perm nach Kotlas an der Dwina (Zusammenfluss der Ssuchona und Wytschegda). Von hier aus wird also während der Navigationsperiode ein Abfluss der aus Sibirien stammenden Güter nach Archangelsk möglich sein. Da aber die Schifffahrtsperiode in diesen nördlichen Gebieten eine verhältnissmässig kurze ist, so wird hiermit noch nicht sehr viel erreicht.

Wie nun die weitere Frage gelöst werden wird, ist gegenwärtig zum Theil Gegenstand lebhafter Diskussion. Nicht nur die Tagespresse hat sich des Stoffes bemächtigt, sondern eben so sehr wissenschaftliche Vereine, die mit Recht auf die grosse wirthschaftliche und politische Bedeutung hinweisen, die eine solche Verbindung Murmanküste - Wladiwostok haben müsste, denn ihr würde die Vermittelung nicht nur des Waarenaustausches zwischen dem produzirenden Sibirien und dem konsumirenden Europa zufallen, sondern sie würde auch die Vermittelung des Güteraustausches zwischen Europa und den Ländern des fernen Ostens: China, Japan, Australien usw., übernehmen, die heute nur auf dem zeitraubenden Wasserwege erreicht werden können, dem übrigens viele minderwerthige Massenartikel, bei denen die Schnelligkeit des Transportes keine so wesentliche Rolle spielt, gewiss erhalten bleiben würden.

Dafür, dass diese Projekte aber keineswegs nur in den Köpfen einiger unruhiger Zeitungsschreiber umherschwirren oder Vortragsabende wissenschaftlicher Vereine ausfüllen, sondern dass auch die Staatsregierung denselben keineswegs fern steht, davon hat die im Sommer dieses Jahres ausgeführte grosse Informationsreise des Finanzministers ein beredtes Zeugniss abgelegt. Der z. Zt. sehr einflussreiche Finanzminister hat seine Reise über Wologda - Archangelsk an die Murmanküste fortgesetzt, hat sich dort eingehend mit den Arbeiten bekannt gemacht, die seit einiger Zeit ausgeführt werden, um mit Sicherheit festzustellen, welchem Hafenplatze an der Murmanküste der Vorzug zu geben ist usw.

Aber nicht nur der Vertreter der ökonomischen Interessen des Zarenreiches hat seine Aufmerksamkeit jenem Gestade zugewandt, sondern auch der Kriegsminister, denn es scheint fest zu stehen, dass Russland sich für seine Flotte einen jederzeit zugänglichen Hafen schaffen will.

Werden diese Pläne demnächst realisirt und schliesst sich dann sowohl an die Endstation der Eisenbahnlinie an der Murmanküste eine leistungsfähige Dampferverbindung mit den grossen Märkten Europas und andererseits in Wladiwostok,

der Endstation der grossen Sibirischen Bahn am grossen Ozean, gleichfalls eine Dampferlinie für den Verkehr nach China, Japan, Australien an, so tritt die Sibirische Bahn damit aus den Grenzen der blos lokalen Bedeutung für das dem Verkehr zu erschliessende Sibirien heraus und kann dann zu einer einflussreichen Transitstrasse von hervorragender Bedeutung werden.

Für den Personenverkehr wird die Bahn diese Rolle übrigens wohl schon ohne die Verlängerung an die Murmanküste sehr bald nach ihrer Betriebseröffnung gewinnen, denn die Ersparniss an Zeit wird recht namhaft sein. Eine andere Frage ist es allerdings, ob die Ansprüche an die Reisebequemlichkeiten, die bei einer so langen Reise recht weitgehende sein müssen, auch befriedigt werden.

Fasst man alle diese Momente zusammen, so muss man sagen, dass Russland durch die bereits in Sibirien in Angriff genommenen Bauten und die demnächst in Aussicht stehenden im Norden Russlands ein Werk von ganz eminenter Bedeutung für den Weltverkehr durchzuführen im Begriff steht.

Von der politischen und strategischen Bedeutung kann hier füglich geschwiegen werden, wenngleich die Bahnbauten nach dieser Richtung durchaus nicht von geringerer Wichtigkeit sind, als in kommerzieller Beziehung.

Civilanwärter im Stationsdienst.

In Nr. 13 S. 133 und Nr. 52 S. 539 Jahrgang 1892 d. Ztg. wurde auf die Nachtheile und Schäden hingewiesen, die mit der ausschliesslichen oder doch vorzugsweisen Verwendung von Militäranwärtern in den mittleren und unteren Beamtenstellen des Eisenbahndienstes verbunden sind. Selbstverständlich machen sich diese Nachtheile und Schäden am meisten da fühlbar, wo infolge der fortschreitenden Entwickelung, der intensiveren und verwickelteren Gestaltung des Eisenbahnwesens an die Umsicht, Gewandtheit, Selbständigkeit des Urtheils und die Autorität des einzelnen dem Publikum wie den Untergebenen gegenüber immer höhere Anforderungen gestellt werden müssen. Dies ist namentlich im Stationsdienst der Fall, dessen Beamtenstellen in Preussen bisher ausschliesslich den Militäranwärtern vorbehalten waren. Das Bewusstsein, mangels jeden Wettbewerbes mit jüngeren, leistungsfähigeren Kräften bei einigermaassen vorwurfsfreier Dienstführung des Aufrückens in die besseren Stellen nach Maassgabe des Dienstalters sicher zu sein, kann naturgemäss nichts weniger als anspornend wirken. Andererseits ist die durchschnittliche Bildungsstufe der sich dem anstrengenden und verantwortlichen Stationsdienst zuwendenden Militäranwärter nicht in dem Maasse gestiegen, das den erhöhten Anforderungen dieses Dienstes entsprochen hätte. Im Gegentheil ist eher ein Rückgang darin wahrnehmbar, dessen Ursachen schon früher, a. a. O., erörtert worden sind. Dieser Einsicht ist augenscheinlich eine neuerdings getroffene Maassregel zu verdanken, die, wie es in dem betreffenden Erlass des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten heisst: „zur Befriedigung eines dringenden dienstlichen Bedürfnisses" Gelegenheit bietet. Nach einer mit dem Preussischen Herrn Kriegsminister getroffenen Vereinbarung sollen, dem „Eisenb.-Verordn.-Bl." Nr. 24 zufolge, künftig „in mässigem Umfange" (zunächst jährlich 60) geeignete Civilsupernumerare im Stationsdienst der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung verwendet werden und in etatsmässige Stellen einrücken. Um jede Benachtheiligung der Militäranwärter zu vermeiden, soll diesen eine gleiche Anzahl von Stellen des Abfertigungsdienstes, die sonst den Civilanwärtern zufallen würden, als Ersatz mehr zugewiesen werden. Die betreffenden Civilsupernumerare müssen den Anstrengungen des Stationsdienstes körperlich vollständig gewachsen sein und ein gutes Hör- und Sehvermögen besitzen, insbesondere die Farben richtig erkennen und unterscheiden und nicht genöthigt sein, Augengläser zu benutzen, ihrer Militärpflicht als Einjährig-Freiwillige genügt und die Prüfung zum Güterexpedienten bestanden haben. Unter sonst gleichen Verhältnissen sollen vorzugsweise solche Beamte berücksichtigt werden, welche die Befähigung zum Reserveoffizier besitzen.

Offenbar handelt es sich bei dieser Maassregel darum, für die wichtigeren leitenden Stellungen im Stationsdienst einen geeigneteren Ersatz zu gewinnen, als ihn die Militäranwärter unter den heutigen Verhältnissen im Durchschnitt liefern. Auch durch den damit ins Leben tretenden Wettbewerb wird diese Maassregel günstig wirken. Eine andere der Erwägung werthe Frage ist, ob es sich nicht empfehlen würde, Offiziere, die in verhältnissmässig jungen Jahren den Heeresdienst aufgegeben haben, in grösserer Zahl als bisher für den Stationsdienst zu gewinnen, für den ihre ganze Vorbildung sie besonders geeignet erscheinen lässt. Jedenfalls wäre dies schon dadurch erleichtert, dass der Stationsdienst nicht mehr wie früher ausschliesslich den versorgungsberechtigten Unteroffizieren vorbehalten ist.

Die Bauthätigkeit der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nach einem Vortrage des Herrn Ober-Regierungsrath **Funke** in der XI. Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine zu Strassburg.*)

Die Deutsche Eisenbahnverwaltung in Elsass-Lothringen kann auf eine 24jährige Thätigkeit zurückblicken, denn schon im August 1870 war in Weissenburg eine Deutsche Eisenbahnkommission eingesetzt worden, um den Verkehr in den von Deutschen Truppen besetzten Theilen von Elsass und Lothringen zu unterhalten. Diese Kommission siedelte noch in demselben Jahre nach der Einnahme von Strassburg dorthin über und bildete den Stamm der jetzt wirkenden **Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen**, die am 1. Januar 1872 in Thätigkeit trat.

Nach dem Frankfurter Friedensvertrage gingen die sämmtlichen in den an Deutschland abgetretenen Provinzen gelegenen, der Französischen Ostbahngesellschaft gehörigen Eisenbahnen in den Deutschen Besitz über, indem die Französische Regierung von dem ihr zustehenden Rechte des Ankaufs dieser Bahnstrecken Gebrauch machte und sie der Deutschen Regierung gegen Zahlung von 325 Millionen Francs abtrat. Die Gesammtlänge der abgetretenen Bahnstrecken betrug 760 km, wovon 433 km zweigeleisig und 327 km eingeleisig waren. Der Kaufpreis von 325 Millionen war ein Schätzungswerth, der nach den Einnahmen und dem Stande der Aktien ermittelt war. Der Bauwerth der erworbenen Bahnen, dessen Ermittelung wegen der Entstehung des Elsass-Lothringischen Bahnnetzes aus den verschiedenartigsten Gesellschaften und des Fehlens der nöthigen Quellen sehr schwierig war, wurde zu rund 171 Millionen geschätzt, wobei die Betriebsmittel nicht mitgerechnet sind.

Eine Anzahl von Bahnen, die zur Zeit des Friedensschlusses im Bau begriffen oder konzessionirt waren, wurden nach ihrer Vollendung durch die Französischen Eisenbahngesellschaften vom Deutschen Reiche im Jahre 1872 zunächst gepachtet und später (1881) angekauft. Ferner gingen im September 1872 auch die im Grossherzogthum Luxemburg belegenen Bahnstrecken der Wilhelm Luxemburg-Gesellschaft in einer Gesammtlänge von 170 km aus dem Betriebe der Französischen Ostbahn in die Deutsche Verwaltung über.

Alle diese Bahnen waren an Deutschland **ohne Betriebsmittel** übergegangen. Die Schwierigkeiten, mit denen die neue Behörde zu kämpfen hatte, um die Verwaltung vom Kriegsfusse auf den Friedensfuss überzuführen, waren daher nicht gering. Die Betriebsmittel wurden zunächst von der Französischen Ostbahn, zum geringen Theil auch von einigen Deutschen Eisenbahnen geliehen. Mit Hilfe von ausgiebigen, vom Reiche gewährten Geldmitteln gelang es jedoch, schon bis Ende 1874 445 Lokomotiven und 10 880 Wagen aller Art zu beschaffen, sodass die mit eigenen Betriebsmitteln ausgerüstete Eisenbahnverwaltung am 13. Juli 1874 die letzte fremde Lokomotive an die Französische Ostbahn zurückgeben konnte.

Gleich hohe Anforderungen wurden nach der Uebernahme des Betriebes der Elsass-Lothringischen Bahnen auch an die Ausgestaltung der baulichen Anlagen gestellt. In der Thätigkeit der Eisenbahnverwaltung auf diesem Gebiete können bis auf den heutigen Tag etwa 4 Perioden unterschieden

*) Mitgetheilt in der „Deutschen Bauzeitung".

werden. Die erste grosse Bauperiode umfasst die Jahre von 1872 bis Anfang 1878. Nächst der Wiederherstellung einiger während des Krieges zerstörten Bauwerke handelte es sich vor allem um die Ausführung der Arbeiten, die zur Beseitigung der Abweichungen der Französischen Bahnkonstruktionen von der Deutschen Bahnpolizei-Ordnung dienten. Diese Arbeiten bestanden hauptsächlich in der Herstellung der vorschriftsmässigen Deutschen Umgrenzung des lichten Raumes und in der Umgestaltung der vorhandenen Signalvorrichtungen.

Eine einheitliche Umgrenzung des lichten Raumes bestand weder für die Französischen, noch für die Luxemburgischen Bahnen; die grössten Abmessungen der Lokomotiven und Wagen richteten sich vielmehr nach den bei den verschiedenen Bahnen vielfach von einander abweichenden Ladeprofilen. Da die Französischen Betriebsmittel im allgemeinen erheblich geringere Ausladungen haben als die Deutschen, kam es, dass die Bahnanlagen vielfach in die Deutsche Umgrenzung des lichten Raumes hineinragten. In den meisten Fällen war die Umänderung dieser Anlagen, wenn auch mit grossen Kosten, möglich. Nur bei den 6 Tunnels zwischen Zabern und Avricourt standen der vollen Durchführung der Deutschen Umgrenzung unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Die Erweiterung des Tunnelquerschnitts, die während des Betriebes bei sehr bedeutendem Verkehr hergestellt werden musste, liess sich nur durch Tieferlegung des Bahnplanums gewinnen. Die Arbeit ist später in den Jahren 1882 bis 1884 zur Ausführung gelangt; die volle Umgrenzung des freien Raumes ist zwar nicht hergestellt, immerhin aber erreicht, dass das jetzige internationale Ladeprofil II auch innerhalb der erwähnten Tunnelstrecken Geltung hat.

Nicht minder wichtig war die Umgestaltung der vorhandenen Französischen Signalvorrichtungen. Die Züge folgen auf den Französischen Bahnen nicht, wie in Deutschland, in Raumentfernung, sondern in Zeitentfernung; ausserdem wird in Frankreich nicht gefordert, dass der Abgang eines Zuges dem Streckenpersonal bis zur nächsten Station mitgetheilt wird. Es mussten daher die Bahnstrecken mit Läutewerken ausgerüstet werden, die Stationen erhielten Morse-Schreibtelegraphen, und die Einfahrtssignale an den Stationen, die aus theils runden, theils viereckigen Scheiben bestanden, wurden durch Armtelegraphen ersetzt.

Eine der wichtigsten Aufgaben der Deutschen Eisenbahnverwaltung war sodann, die Bahnstrecken herzustellen, die zur Verbindung der Hauptverkehrspunkte unter einander und zur Verbindung des neuen Reichslandes mit dem alten Deutschland erforderlich waren. Zur besseren Verbindung von Strassburg mit Metz wurde die Strecke von Rieding nach Remilly gebaut, wodurch eine Abkürzung der Entfernung von 207 auf 155 km und der Fahrzeit von 5—6 auf 3 Stunden erreicht wurde. Durch den Bau der Strecke Strassburg-Lauterburg wurde eine neue Verbindung zwischen dem Elsass und der Pfalz und weiter mit dem nördlichen und nordöstlichen Deutschland hergestellt. Für die bessere Verbindung der Elsass-Lothringischen Bahnen mit dem Badischen Bahnnetz und dadurch mit dem südlichen Deutschland wurde durch drei sehr wichtige Bahnen über den Rhein mit festen Rheinbrücken gesorgt; es waren dies die Linien: St. Ludwig-Hüningen-Leopoldshöh, Mühlhausen-Eichwald-Müllheim und Colmar-Altbreisach. Die 3 Brücken über den Rhein sind alle nach demselben System gebaut: eiserne Fachwerksträger von 7,2 m Höhe mit parallelen Gurtungen überspannen 3 Stromöffnungen von je 70 m Lichtweite; daran schliessen sich in der nöthigen Zahl die Fluthöffnungen von durchschnittlich 30 m Lichtweite. Die Strompfeiler sind wegen des beweglichen Untergrundes im Rheinbett (nach dem Hochwasser sind Auskolkungen bis 15 m Tiefe beobachtet worden) 18—20 m unter dem mittleren Wasserstande des Rheins auf pneumatischem Wege gegründet. Die Aufbringung des eisernen Ueberbaues der Stromöffnungen ist wegen der starken Strömung ohne feste Gerüste so erfolgt, dass die 3 Träger auf dem Lande montirt und, vorübergehend zu einem einzigen durchgehenden Träger verbunden, übergeschoben wurden. Ausser einer Verlängerung der Moselbahn über Sierck nach Diedenhofen sind ferner noch die Strecken Zabern-Wasselnheim und Barr-Schlettstadt erbaut worden, wodurch eine unmittelbare Verbindung von Zabern nach Schlettstadt hergestellt und der Weg von Saarburg nach dem Oberelsass und der Schweiz um 21 km abgekürzt wurde. Schliesslich sind noch die Bahnstrecken Mutzig-Schirmeck-Rothau und Steinburg-Buchsweiler zu erwähnen, die industriellen Zwecken dienen.

Umfangreiche Arbeiten sind auch durch die nöthige Erweiterung aller grösseren und der meisten mittleren und kleineren Bahnhöfe verursacht worden. Wegen der grösseren Länge der Deutschen Eisenbahnzüge und der grösseren Abmessungen der Deutschen Betriebsmittel mussten längere Geleise für Kreuzungen und Ueberholungen angelegt und die kurzen Französischen Drehscheiben durch längere ersetzt werden. Auch der Neubau eines grösseren Bahnhofs fällt in die erste Bauperiode; es ist dies der Grenzbahnhof Deutsch-Avricourt, der für einen bedeutenden Verkehr, für umfangreiche Zollabfertigung, für längeren Aufenthalt stark besetzter Züge, sowie für Unterbringung zahlreicher Eisenbahn-, Zoll- und Postbeamte eingerichtet werden musste. Die Züge von Frankreich kommen hier auf dem linken Geleise an und gehen am östlichen Ende des Bahnhofs auf das rechte Geleis über. Die Bahnhöfe von Altmünsterol, Fontoy und Novéant, die durch die politische Umgestaltung zu Grenzbahnhöfen geworden waren, mussten ihrem neuen Zwecke angepasst werden.

Durch die umfangreichen Arbeiten der ersten Jahre waren die Elsass-Lothringischen Bahnen zu einem selbstständigen, den Vorschriften für die Eisenbahnen Deutschlands entsprechenden Bahnnetz umgestaltet, es waren die wichtigsten Verkehrsbeziehungen in dem neuen Reichslande selbst hergestellt und vor allem die nothwendigen Verbindungen mit dem alten Deutschland geschaffen.

In der zweiten Bauperiode (1878—1884) waren die Verbindungen namentlich innerhalb Elsass-Lothringens noch weiter verbessert. Hier sind besonders 2 Bahngruppen zu erwähnen, die den Zweck hatten, die Endpunkte von Stichbahnen auch nach der anderen Richtung hin mit dem Bahnnetz zu verbinden. Die eine besteht aus den Linien von Saaralben über Bensdorf nach Château Salins und von Bensdorf nach Dieuze. Die an Deutschland übergegangenen Orte Château Salins, Chambrey, Vic und Umgebung waren bisher durch eine von dem erstgenannten Orte nach Nancy führende Bahn mit Frankreich verbunden und darauf angewiesen, nicht nur ihre Bedürfnisse aus Frankreich zu beziehen, sondern auch bei Reisen nach Metz und Strassburg durch Französisches Gebiet zu fahren. Durch die neuen Bahnen wurde diesem Zustande ein Ende gemacht und beispielsweise der Weg nach Metz um 20 km abgekürzt. Die andere Bahngruppe umfasst die Linie von Diedenhofen über Teterchen-Wadgassen nach Bous, mit den Abzweigungen von Wadgassen nach Völklingen und von Hargarten nach Karlingen. Die Linie Diedenhofen-Teterchen bietet sowohl in baulicher als auch in finanzieller Beziehung besonderes Interesse. Die Bodenverhältnisse waren für den Bau dieser 44,6 km langen Bahn dadurch sehr ungünstig, dass mehrere tief eingeschnittene Thäler überschritten werden mussten und dass die Bahnlinie sich in den oberen Schichten des Keuper und den unteren Schichten des Lias bewegte. Es stand daher zu den Bahndämmen grösstentheils nur Mergelboden zur Verfügung, der zu Rutschungen Veranlassung gab, obwohl die am gefährlichsten scheinenden Massen in beträchtlichen Mengen seitwärts ausgesetzt wurden. Die bedeutendste Rutschung war die bei Kedingen, wo nicht die Dammmassen selbst auswichen, sondern der aus Keupermergel bestehende Untergrund durch Wasseradern eine seifenartige Beschaffenheit erhalten hatte und unter dem Einfluss der Dammbelastung eine Rutschfläche für die auflagernden Liasschichten bildete. Dem Fortschreiten der Rutschungen konnte nur dadurch erfolgreich begegnet werden, dass die in der Thalsohle zu Tage tretenden Wasseradern durch bergmännisch vorgetriebene Stollen abgefangen und abgeleitet wurden. Die so unter vielen Schwierigkeiten und mit grossen Geldopfern hergestellte Bahn liess kaum erwarten, dass die Baukosten sich auch nur einigermaassen genügend verzinsen würden. Da wurde — schon während des Baues — das Thomas'sche Verfahren der Entphosphorung des Roheisens bekannt und in den Hüttenwerken Lothringens und der Saar eingeführt. Die in Lothringen und Luxemburg anstehenden phosphorhaltigen Minetteerze gelangten dadurch zu einer ungeahnten Bedeutung und der umfangreiche Massentransport, der sich sehr bald entwickelte, kam der eben erbauten Linie Diedenhofen-Teterchen in dem Maasse zu Gute, dass schon in den ersten Jahren des Betriebes der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben 7 % des ganzen Baukapitals betrug.

In dieselbe Bauperiode fällt der Bau des neuen Bahnhofes in Strassburg. Der alte Bahnhof hatte sich trotz der günstigen Lage seines Empfangsgebäudes schon in Französischer Zeit als unzulänglich erwiesen; der ausserhalb der Festungswerke belegene Güter- und Rangirbahnhof war von dem innerhalb der Festungsmauern liegenden Personenbahnhof weit entfernt, dieser selbst erweiterungsbedürftig. Die Beseitigung der alten Festungswerke und Hinausschiebung der Umwallung bot die Möglichkeit zu einer gründlichen Besserung. Um die bis dahin zerstreut liegenden Theile vereinigen zu können, wurde die alte Lage des Bahnhofs verlassen und auf einem passend gelegenen Gelände des Stadterweiterungsgebietes ein neuer Centralbahnhof geschaffen. Während der alte Bahnhof eine Kopfstation war, wurde dem neuen, der als Kreuzungsstation für zwei grosse Hauptlinien, die von Basel nach Weissenburg und von Kehl nach Avricourt, gedacht war,

die Durchgangsform gegeben. Auf die interessanten Einzelheiten dieser Bahnhofsanlagen, die an der Hand übersichtlicher Pläne im Vortrage erörtert wurden, muss bei dieser Wiedergabe des Vortrages verzichtet werden, da die Darstellung ohne Zeichnungen nicht klar genug werden kann. Erwähnt mag nur noch werden, dass der neue Bahnhof eine allgemeine und ausschliessliche elektrische Beleuchtung erhalten hat, seiner Zeit die grösste Anlage dieser Art in Deutschland, die indess inzwischen sowohl in der Ausdehnung, als in der Anordnung durch andere Anlagen weit überholt ist. Der neue Bahnhof wurde am 15. August 1883 für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr in Betrieb genommen; am 24. September desselben Jahres wurde auch der gesammte Güterverkehr hierher verlegt. Die Baukosten der neuen Bahnhofsanlagen einschliesslich des Empfangsgebäudes und des neuerbauten Verwaltungsgebäudes haben rund 14 Millionen Mark betragen.

Zu Anfang der 80er Jahre hatte sich der Verkehr auf den Elsass-Lothringischen Bahnen so bedeutend entwickelt, dass die vorhandenen Anlagen zu dessen Bewältigung namentlich auf den Linien, die den Kohlen- und Erzverkehr zu vermitteln hatten, vielfach nicht ausreichten. Es musste zur Anlage zweiter Geleise und zur Verbesserung ungünstiger Steigungsverhältnisse geschritten werden, Arbeiten, die eine Hauptaufgabe der dritten, von 1884 bis 1892 währenden Bauperiode bilden. Die Länge der in dieser Zeit gebauten zweiten Geleise beträgt rund 185 km. Unter den Bahnen, die eine solche Erweiterung erhalten haben, befindet sich auch die in der zweiten Periode bereits erwähnte eingeleisige Linie Diedenhofen-Teterchen, ein Beweis für die bedeutende Verkehrsentwickelung auf dieser ursprünglich so wenig versprechenden Strecke. Die Erfahrungen, die beim Bau des ersten Geleises an den Rutschstellen bei Kedingen gemacht waren, wurden bei der Anlage des zweiten Geleises von vornherein verwerthet und die umfassenden Sicherungsarbeiten haben sich hier vollkommen bewährt. Der Ausbau dieser Strecke war auch dadurch besonders interessant, dass neben zwei eingeleisigen Tunneln für das zweite Geleis besondere Tunnel erbaut werden mussten. In diese Bauperiode fällt auch die Herstellung einer ganzen Reihe von Nebenbahnen, die mit erheblichen Zuschüssen des Landes, zum Theil ganz auf seine Kosten erbaut sind. Ihre Entstehung verdanken diese Bahnen dem Bedürfniss, den immer dringender auftretenden Anforderungen der Industrie und des wirthschaftlichen Verkehrs gerecht zu werden. Besondere Fürsorge wurde dem Erzverkehr gewidmet.

Nachdem für diesen gesorgt war, musste darauf Bedacht genommen werden, auch dem stets wachsenden Kohlenverkehr aus dem Saarrevier nach den Industriebezirken des Elsass, nach der Schweiz und nach Süddeutschland rechtzeitig die Wege zu erweitern. Diese Aufgaben kennzeichnen die mit dem Jahre 1892 angebrochene vierte Bauperiode. Neben der bestehenden zweigeleisigen Bahnstrecke von Saargemünd nach Berthelmingen und Rieding, die bald nicht mehr imstande war, allen Anforderungen zu entsprechen, musste ein neuer Schienenweg geschaffen werden. Die neue grosse Verkehrslinie geht von Saargemünd nach Obermodern und gabelt sich hier in die beiden Zweige Obermodern-Hagenau-Röschwoog weiter über den Rhein nach Baden (wo die Bahn nach Rastatt und Karlsruhe anschliesst) und Obermodern-Mommenheim zum Anschluss an die Bahn nach Strassburg. Die Linie, die zur Zeit noch im Bau begriffen ist und voraussichtlich bis April 1895 vollendet werden wird, weist eine grosse Zahl von bedeutenden Bauwerken auf, wie 2 Tunnels und 13 grosse Brücken, darunter am bedeutendsten die Rheinüberschreitung bei Roggenheim mit 3 Stromöffnungen von je 90 m und 9 Fluthöffnungen von je 30 m Lichtweite; die Hauptträger, 9 m von einander entfernt, sind Halbparabelträger von 12,3 m Höhe in der Mitte und 7 m Höhe an den Auflagern mit zweifachem System von steifen Zug- und Druckstreben, die Strompfeiler und die Uferpfeiler sind 17 m unter dem mittleren Wasserstand auf pneumatischem Wege gegründet. Zu erwähnen ist noch der Umbau zweier bedeutender Bahnhöfe, der zu Diedenhofen und Saargemünd; bei letzterem ist durch den Umbau die Länge der Hauptgeleise von 1,4 auf 11 km und die der Nebengeleise von 8,8 auf 31,5 km angewachsen.

Einen klaren Ueberblick über die bedeutende Bauthätigkeit der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in den 24 Jahren ihres Wirkens gibt die Gegenüberstellung einiger Zahlen aus der Zeit der Uebernahme des Elsass-Lothringischen Bahnnetzes im Jahre 1872 mit den entsprechenden Zahlen der Gegenwart, wie sie sich nach Vollendung der jetzt im Bau begriffenen Anlagen im nächsten Jahre ergeben werden:

		1872	1895
Länge der Bahnstrecken . . .	km	760	1 616
davon doppelgeleisig	„	433	829
„ eingeleisig	„	327	787
Länge der Hauptgeleise . . .	„	1 193	2 445
„ „ Nebengeleise . . .	„	249	765
Baukosten	rund *M.*	171 000 000	494 000 000

Bt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist an sämmtliche Vereinsverwaltungen das nachstehende Rundschreiben vom 22. d. Mts. Nr. 3293, betr. die Erklärungen der Vereinsverwaltungen auf die von der 1894er (Grazer) Vereinsversammlung gefassten Beschlüsse, gerichtet worden.

Nachdem die in unserem Rundschreiben vom 13. August d. J. Nr. 2482 festgesetzte Frist zur Erhebung wirksamen Widerspruches gegen die der Abstimmung unterstellten Beschlüsse der am 1., 2. und 3. August d. J. in Graz abgehaltenen ordentlichen Vereinsversammlung verstrichen ist, beehren wir uns ergebenst mitzutheilen, dass nur gegen die Beschlüsse zu Nr. IV und IX der Tagesordnung Widerspruch erhoben worden ist.

Der Beschluss zu Nr. IV betrifft den Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Ergänzung des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“ durch Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsanträgen,

der Beschluss zu Nr. IX der Tagesordnung betrifft den Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Streichung des Absatzes 1 in § 2 der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Gegen den Beschluss zu Nr. IV ist von der Ostpreussischen Südbahngesellschaft und von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Widerspruch erhoben worden.

Diese beiden Verwaltungen verfügen zusammen über 10 Stimmen; das zur wirksamen Ablehnung eines Beschlusses erforderliche Zehntel sämmtlicher im Vereine vertretenen Stimmen (z. Zt. 349 Stimmen) wird nicht erreicht und ist demgemäss der erhobene Widerspruch wirkungslos.

Was den Beschluss zu Nr. IX. der Tagesordnung betrifft, so ist gegen denselben von nachbezeichneten Verwaltungen Widerspruch erhoben worden:

K. und K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, K. K. Oesterreichische Staatsbahnen, Böhmische Westbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Kommerzialbahnen, Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterreichische Nordwestbahn, Böhmische Nordbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahngesellschaft, Bayerische Staatsbahn und Graz-Köflacher Eisenbahngesellschaft.

Diese Verwaltungen verfügen zusammen über 82 Stimmen, der erhobene Widerspruch reicht also zur Ablehnung des Beschlusses zu Nr. IX der Tagesordnung aus.

Da nun dieser Beschluss gefallen ist, so tritt die in unserem Eingangs näher bezeichneten Rundschreiben bereits vorgesehene Nothwendigkeit ein, durch den nächsten Nachtrag zum Vereins-Wagenübereinkommen den auf Seite 12 des Vereins-Versammlungsprotokolls (Zeile 5 und 6 von oben) abgedruckten Zusatz zu Absatz 1, § 2 der Anlage I des Vereins-Wagenübereinkommens (IV. Nachtrag) durch den nächsten Nachtrag zu diesem Uebereinkommen zu veröffentlichen.

Wir werden das Weitere zu geeigneter Zeit veranlassen.

Nach dem obigen erklären wir nunmehr die folgenden Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung für bindend:

Zu Nr. II der Tagesordnung.

Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Zu Nr. III der Tagesordnung.

Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 7 Abs. 1 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Abänderung der Festsetzungen in § 2 und § 7 der vorgenannten „Bestimmungen“.

Zu Nr. IV der Tagesordnung.

Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Ergänzung des „Uebereinkommens zum Ver-

eins-Betriebsreglement“ durch Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsanträgen.

Zu Nr. VI. der Tagesordnung.
Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme einer Bestimmung über die Entfernung ungültig gewordener Uebergangszettel bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Ergänzung der Bestimmungen in § 3 Abs. 8 Nachtrag V des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu Nr. VII. der Tagesordnung.
Antrag der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen in § 4 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu Nr. X der Tagesordnung.
Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Abänderung der Bestimmungen in § 2 Abs. 5 der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu Nr. XI der Tagesordnung.
Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Ergänzung der Anlage III des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme von Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen langer Ladungen auf Schemelwagenpaaren mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen mit kleinem Halbmesser (Aufnahme eines neuen § 11 a in die Anlage III zum Vereins-Wagenübereinkommen).

Zu Nr. XII der Tagesordnung.
Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung bezw. Abänderung des Verzeichnisses der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (Anlage V — Nachtrag I — des Vereins-Wagenübereinkommens) und auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 22 (Abs. 4) und 28 (Abs. 4, dritter Satz) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu Nr. XIV der Tagesordnung.
Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld auf Ergänzung des § 5 (Abs. 4) der Vereinssatzungen bezw. Antrag der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins auf Aenderung der Bestimmungen in den §§ 5 (Abs. 1) und 7 (Abs. 1) der Satzungen.

Zu Nr. XV der Tagesordnung.
Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 13 (Abs. 2) und 23 (Abs. 3 unter a) der Vereinssatzungen.

Zu Nr. XVII der Tagesordnung.
Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf anderweite Abgrenzung des Wirkungskreises des Ausschusses für die Vereinszeitung und des technischen Ausschusses.

Zu Nr. XVIII der Tagesordnung.
Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Abänderung der Bestimmungen in § 84 (Abs. 3) der „Technischen Vereinbarungen“ über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen“ (Anordnung der Dampfleitungsrohre unter den Wagen und Einrichtung der Mundstücke der Leitungen), sowie auf Abänderung der den „Technischen Vereinbarungen“ beigegebenen Zeichnung Blatt VI.

Zu Nr. XX der Tagesordnung.
Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Vereinfachung der Vorschriften über die Darstellung der Ergebnisse der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben.

Zu Nr. XXI der Tagesordnung.
Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Abänderung der „Instruktion zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenzüge.“

Zu Nr. XXIII der Tagesordnung.
Antrag des Preisausschusses auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 1 und 8 (Abs. 1) des „Uebereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (Antrag III der Vereinssatzungen).“

Indem wir ferner wegen des Beschlusses zu Nr. XI der Tagesordnung auf den Inhalt unseres Rundschreibens vom heutigen Tage Nr. 3259 verweisen, theilen wir ergebenst noch mit, dass wir die Ausführung der vorstehend als angenommen bezeichneten Beschlüsse alsbald mittelst besonderer Schreiben einleiten werden.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.
Kranold.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3259 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens über die Breiteneinschränkungen langer Ladungen auf Schemelwagenpaaren mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen mit kleinem Halbmesser (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 3293 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Erklärungen der Vereinsverwaltungen auf die von der diesjährigen (Grazer) Vereinsversammlung gefassten Beschlüsse (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Neuordnung der Preussischen Staatsbahnverwaltung.

Die Abgrenzung der neuen Eisenbahn-Direktionsbezirke steht nunmehr fest; auch die Eintheilung der einzelnen Bezirke in Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Telegrapheninspektionen ist endgültig geregelt. Die nachstehende Tabelle gibt Aufschluss sowohl über den demnächstigen Umfang der 20 Direktionsbezirke als über die für jeden Direktionsbezirk zu errichtenden Inspektionen:

Direktion	Bahnlänge km	Betriebsinspektionen	Maschineninspektionen	Verkehrsinspektionen
Altona	1 677	12	5	4
Berlin	589	9	3	4
Breslau	1 869	15	5	6
Bromberg	1 696	12	4	4
Cassel	1 454	12	4	4
Danzig	1 442	10	3	4
Elberfeld	1 073	11	4	4
Erfurt	1 287	9	2	3
Essen	820	10	4	4
Frankfurt a/M.	1 284	11	3	4
Halle	1 961	15	4	5
Hannover	1 877	15	5	5
Kattowitz	1 296	10*)	3	4
Köln	1 282	11	4	4
Königsberg	1 774	12	3	5
Magdeburg	1 688	14	4	5
Münster	1 258	11	3	4
Posen	1 476	10	3	3
St. Johann-Saarbrücken	915	8	2	2
Stettin	1 787	12	4	4
im ganzen	28 505	229	72	82

Ausserdem erhält jeder Bezirk eine Telegrapheninspektion, deren es somit 20 gibt. Die Inspektionen treten an Stelle der aufzulösenden 75 Betriebsämter, jedoch mit beschränkteren Befugnissen und beschränkterem Beamtenpersonal als diese. Die Inspektoren haben bereits ihre Bestallung erhalten, sodass sie sich für ihren neuen Wirkungskreis frühzeitig vorbereiten können. Ein Theil derselben, namentlich der Verkehrsinspektoren, ist aus dem Stande der Subalternbeamten hervorgegangen, und zwar sind hierbei vorzugsweise Verkehrs- und Betriebskontroleure berücksichtigt worden. Den Verkehrsverhältnissen der einzelnen Strecken ist durch die neue Abgrenzung der Direktionsbezirke besonders Rechnung getragen worden; der an Kilometern umfangreichste Bezirk ist Halle, der kleinste Berlin. Der letztere umfasst alle von Berlin ausgehenden Strecken bis zur Grenze des jetzigen Vorortverkehrs, nur in der Richtung nach Breslau erstreckt sich derselbe bis zur Station Sommerfeld.

Betriebsergebnisse im Monat September d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat September d. J. ergibt für die 68 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 313,29 km, folgendes: Im Monat September d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 34 826 678 *M.* oder 2 308 672 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 926 *M.* oder 5,59 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 74 576 675 *M.* oder 897 126 *M.* weniger

*) Zu den 10 Betriebsinspektionen der Direktion Kattowitz kommt noch die Inspektion Beuthen II für Schmalspurbahnen.

als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 952 *M.* oder 2,55 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende September d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 167 771 865 *M.* oder 4 545 126 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 467 *M.* oder 1,13 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 361 133 783 *M.* oder 5 266 747 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 11 566 *M.* oder 0,10 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 52 650 150 *M.* oder 2 550 534 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 719 *M.* oder 3,72 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 91 212 192 *M.* oder 1 040 015 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 13 220 *M.* oder 0,18 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurde am 1. September d. J. die Strecke Hagenow-Wittenburg 15,44 km (Königliche Eisenbahndirektion in Altona).

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 25. d. Mts. ist die 4 km lange Lokalbahn Selb Bahnhof-Selb Stadt nebst der 1.52 km langen Flügelbahn zur Ludwigsmühle für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die nach den Normen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns erbaute Lokalbahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben.

Der kleinste Bogenhalbmesser der Bahn beträgt 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstand verkehren können. Ebenso sollen auf die Lokalbahn Wagen mit mehr als 10 000 kg Bruttolast nicht übergehen.

Für Güterabfertigung ist nur die Endstation Selb Stadt eingerichtet. Die Ladestellen Erkersreuth, Selb obere Stadt und Ludwigsmühle werden nicht mit Tarifzügen, sondern mit Rangirzügen bedient.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung ist mit der Bahnexpedition Selb Bahnhof vereinigt und die Lokalbahn dem Königlichen Oberbahnamte Weiden unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Schmalkalden-Zella-St. Blasii zwischen den Stationen Stillerthor und Steinbach-Hallenberg neu errichtete Haltepunkt „Altersbach“ wird voraussichtlich am 1. November d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernung des neuen Haltepunktes von der Station Steinbach-Hallenberg beträgt 1,418 km und von der Station Stillerthor 7,469 km.

Preussische Staatseisenbahnen.

Vorbereitung der im Ordinarium des Etats vorgesehenen Bauten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 8. d. Mts. an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

Um zu erreichen, dass mit den im Ordinarium des Etats vorgesehenen und von mir zur Ausführung bestimmten Bauten nach gesetzlicher Feststellung des Staatshaushaltsetats unverweilt begonnen werden kann, ist zum Zwecke der Vorbereitung dieser Bauten das Folgende in Aussicht genommen:

Nach Beendigung der Etatsberathungen mit dem Finanzressort — also etwa in der zweiten Hälfte des Monats Dezember jeden Jahres — wird den Königlichen Eisenbahndirektionen mitgetheilt werden, inwieweit die angemeldeten Bauten in dem abgeschlossenen Etat Berücksichtigung gefunden haben. Zugleich wird die Bezeichnung derjenigen Bauten erfolgen, welche danach zwar berücksichtigt sind, einstweilen aber noch zurückgestellt werden müssen und daher erst nach besonderer diesseitiger Genehmigung in Angriff genommen werden dürfen. Der Vorbereitung aller übrigen, demnächst in Ausführung des gesetzlich festgestellten Etats zu beginnenden Bauten steht alsdann nichts mehr entgegen, vorausgesetzt, dass durch die Vorbereitung die erst durch den nächsten Etat zu bewilligenden Mittel nicht in Anspruch genommen werden. Es wird daher genügen, diese Vorbereitung ohne Aufwendung von besonderen Mitteln oder Eingehen von Verbindlichkeiten derart zu fördern, dass nach Feststellung des Etats die Ausschreibung der Bauten ohne weiteres erfolgen kann. Nur für besonders dringliche Fälle kann ich die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigen, mit der Ausschreibung der Lieferungen und Leistungen schon früher vorzugehen und, ohne die Feststellung des Etats abzuwarten, den Zuschlag unter dem Vorbehalt der gesetzlichen Bereitstellung der erforderlichen Mittel zu ertheilen. — Die zu den Vorbereitungen nothwendigen, hierher eingereichten Entwurfsstücke folgen mit der nach dem obigen in Aussicht genommenen Mittheilung zurück, unter Anschluss der diesseitigen, bei der weiteren Ausarbeitung zu beachtenden Prüfungsbemerkungen. Bei dieser Rückgabe wird zugleich bestimmt werden, für welche Bauten und bis zu welchem Zeitpunkt die Wiedereinreichung der Entwürfe zu erfolgen hat.

Rücksichtlich der im Extraordinarium des Etats vorgesehenen Bauten bewendet es bei dem bestehenden Verfahren. Die Entwurfsstücke zu diesen Bauten werden auch künftig thunlichst bald nach Abschluss des Etats den Königlichen Eisenbahndirektionen zugehen, um von den Plänen, — soweit erforderlich — Abzeichnung zu entnehmen, das Konzept des Kostenanschlages nach den etwa vorgenommenen Aenderungen zu berichtigen und sodann mit den erforderlichen Vorbereitungen, einschliesslich der Feststellung der Zulänglichkeit der veranschlagten Bausumme, zu beginnen. Ein Vorgriff auf die erst noch zu bewilligenden Mittel muss auch hierbei selbstredend ausgeschlossen bleiben. Die Wiedervorlage der Entwurfsstücke für die Verhandlungen im Landtage hat in allen Fällen bis spätestens zum 12. Januar jeden Jahres zu geschehen.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen: Berichtigung.

In Nr. 79 S. 742 d. Ztg. sind die Betriebsausgaben im Jahre 1893 zu 168 390 *M.* angegeben. Dieselben betragen aber nur 131 880 *M.* Die Differenz stellt die Summe dar, für welche neue Schienen beschafft sind und welcher Betrag vom Erneuerungsfonds erstattet ist. Zur Vervollständigung der Angabe bezüglich der Dividendenvertheilung ist noch nachzutragen, dass die Generalversammlung beschlossen hat, mit Rücksicht darauf, dass ein Guthaben bei einem Bankhause von 25 000 *M.* durch den Konkurs dieses Bankhauses in Frage gestellt ist, 3,5 % Dividende auf die Aktien Litt. A (vorgeschlagen waren 4,5 %) zu vertheilen und nach Maassgabe der Abwickelung des Konkurses fraglichen Bankhauses auf diese Aktien Nachzahlungen bis zu 1 % zu leisten. Für die Aktien Litt. B war eine Dividende von 0,6 % vorgeschlagen (= 6 000 *M.*), welche aber für die Forderung an das in Konkurs verfallene Bankhaus in Reserve gestellt wurde.

Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Die unter der Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona stehende Kreis Oldenburger Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft ist, besteht aus der 23,12 km langen Strecke von Neustadt i. H. bis Oldenburg i. H. Dieselbe wird nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands betrieben.

Im Betriebsjahre 1893/94 wurden befördert 86 885 Personen, 365 t Gepäck und 30 694 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 50 134 *M.*, mithin auf das Kilometer Betriebslänge 2 168 *M.*, aus dem Güterverkehr 54 745 *M.* bezw. 2 380 *M.* und aus sonstigen Quellen 2 771 *M.*, zusammen 107 650 *M.*, d. i. auf das Kilometer Betriebslänge 4 680 *M.* Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 46,6 %, aus dem Güterverkehr 50,8 % und aus sonstigen Quellen 2,6 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 10 443 *M.*, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 28 677 *M.*, für den Verkehrsdienst 22 012 *M.* und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 15 003 *M.*, zusammen 76 135 *M.* (hiervon aus besonderen Beständen 12 637 *M.*); mithin verbleibt ein Betriebsüberschuss von 31 515 *M.*, welcher in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 2,17 beträgt.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Höhe von 48 387 *M.* ist wie folgt verwendet worden: 3 % Dividende an das 1 200 000 *M.* betragende Stamm-Aktienkapital mit 36 000 *M.*, Ausstattung des Reservefonds mit 8 443 *M.* und des Bilanz-Reservefonds mit 1 800 *M.*, Staatssteuer 923 *M.*, während der Rest von 1 221 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Probstzella-Wallendorf.

In Nr. 26 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes“ wird der Staatsvertrag zwischen Preussen und Sachsen-Meiningen wegen

Herstellung einer Eisenbahn von Probstzella nach Wallendorf veröffentlicht.

Nach demselben erklärt sich die Preussische Regierung bereit, die Eisenbahn für eigene Rechnung herzustellen, während die Sachsen-Meiningensche Regierung die Verpflichtung übernimmt: 1. den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden der Preussischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, 2. die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahn zu gestatten, 3. zu den Baukosten der Linie einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuss von 750 000 ℳ zu leisten, von welchem ein Dritttheil bei der Inangriffnahme des Baues, das zweite Dritttheil 9 Monate später und der Rest nach weiteren 9 Monaten zu zahlen ist.

Die Feststellung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrscheine erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Preussische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Sachsen-Meinigenschen Regierung. In den Tarifen für die Bahn sollen keine höheren Normal-Einheitssätze in Anwendung kommen, als in den allgemeinen Tarifen für die Bahnstrecken des angrenzenden Preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirks.

Ein Recht auf den Erwerb der Bahn nimmt die Sachsen-Meiningensche Regierung, so lange die Bahn im Eigenthum oder Betrieb des Preussischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch. Sollte dagegen später Eigenthum und Betrieb an einen Privatunternehmer abgetreten werden, so bleibt der Sachsen-Meiningenschen Regierung das Recht vorbehalten, die Bahn nach Maassgabe des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen.

Für den Fall der Abtretung des Preussischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Preussischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Deutsche Reich mit zu übertragen.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen

werden im Winterhalbjahr 1894/95 in folgender Weise stattfinden:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich.

In Breslau werden sich die Vorträge auf den Betrieb der Eisenbahnen erstrecken.

In Köln werden Vorlesungen über Technologie und Elektrotechnik, in Frankfurt a/M. über Elektrotechnik gehalten werden.

Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn in Leipzig.

Unter der Führung der Berliner Handelsgesellschaft wird gegenwärtig die Errichtung einer Gesellschaft unter vorstehender Firma mit einem Grundkapital von 6 000 000 ℳ vorbereitet.

Die Konzession für das Unternehmen ist vom Rathe der Stadt Leipzig der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und Herrn R. Lehfeldt gemeinsam ertheilt und nunmehr von der Sächsischen Regierung genehmigt.

Kleinbahnenkonsortium Darmstädter Bank - Bachstein.

Nach der „Frankf. Ztg." ist die Angelegenheit bezüglich der Bildung einer Aktiengesellschaft zur Uebernahme der von der Darmstädter Bank im Verein mit der Firma Herrmann Bachstein erbauten Klein- und Strassenbahnen nunmehr so weit gediehen, dass die aus der grossen Zahl von Konzessionen entsprungenen Schwierigkeiten als beseitigt angesehen werden können. Die Konstituirung einer Gesellschaft, an welche die sämmtlichen Strassen- und Kleinbahnunternehmungen des genannten Konsortiums übergeben werden, steht demgemäss in nächster Zeit zu erwarten. Es handelt sich dabei um einen Kapitalsbetrag, der sich auf ungefähr 11 000 000 ℳ belaufen dürfte, und der etwa je zur Hälfte durch Aktien und durch Obligationen aufgebracht werden soll.

Aachener Kleinbahngesellschaft.

Der Kreisausschuss des Landkreises Aachen hat mit der Gesellschaft eine vorläufige Vereinbarung getroffen, nach welcher letztere den Bau der Kleinbahnlinien Rothe Erde-Eilendorf und Haaren-Neusen-Linden mit einem Anschluss nach Bardenberg zur Ausführung bringt. Die Gesellschaft stellt die Linien für Rechnung des Landkreises Aachen im Anschluss an das Aachener Elektrizitätswerk her und übernimmt demnächst den Betrieb gegen einen an den Kreis zu zahlenden Pachtzins von 4 % des Anlagekapitals, sowie gegen Gewährung einer Gewinnbetheiligung.

Osthavelländische Kreisbahnen.

Die Betriebsleitung der Osthavelländischen Kreisbahnen (Strecke Nauen-Ketzin) ist am 11. d. Mts. an die „Betriebsabtheilung der Gesellschaft Lenz & Cie. in Stettin, Lindenstrasse 29" übergegangen.

Kleinbahnprojekte.

Im Kreise Langensalza wird nach dem „R.-A." der Bau einer Kleinbahn von der Stadt Langensalza nach Ebeleben im Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen und ausserdem eine Kleinbahn durch den Kreis beabsichtigt.

Die Bromberger Pferdebahn

ist behufs Umwandlung in eine elektrische Strassenbahn durch Kaufvertrag für den Preis von 320 000 ℳ in den Besitz des Ingenieurs Th. Wolff übergegangen. Die zur Errichtung einer elektrischen Centralstation für Licht und Kraft nöthigen Verträge zwischen dem Ingenieur Th. Wolff und den städtischen Behörden fanden durch Genehmigung eines Nachtrags zu der früher ertheilten Konzession in der letzten Stadtverordnetenversammlung ihren Abschluss. Die Ausführungsarbeiten sind von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin übernommen worden.

Aus Südamerika.

Venezuela.

Die La Guaira and Caracas railway hatte im Jahre 1893 eine Einnahme von 144 220 £ (gegen 127 067 £ in 1892), eine Ausgabe von 79 007 (93 312) £ oder 54,78 (73,44) % der Einnahme und einen Ueberschuss von 65 213 (33 755) £. Bis gegen Mitte des Berichtsjahres war der Verkehr sehr lebhaft, weil die Waarenbestände infolge des Aufstandes von 1892, der den Handel vollständig lahmgelegt hatte, erschöpft waren. Im zweiten Halbjahr machten sich aber die massenhaften Regengüsse, welche die Bahnen des Innern unfahrbar machten, sowie die Ungewissheit der Kaufleute fühlbar. Für Erdrutsche wurden in diesem Jahre nur 3 044 £ (gegen 17 834 £ in 1892) ausgegeben. Die Verbesserung des Bahnhofs La Guaira und andere Bauten erforderten 5 817 £, die auf die Kapitalrechnung hätten übertragen werden müssen, aber wegen Erschöpfung dieser Rechnung unter „verschiedene Ausgaben" gebucht wurden. Die Regierung schuldete Ende 1892 für Staatssendungen 18 000 £; diese noch nicht beglichene Summe ist bis Ende 1893 auf 23 591 £ angewachsen. Nach Bestreitung der Lasten und nach Hinzufügung des Uebertrags aus dem Vorjahre waren 46 190 £ verfügbar, von denen ein Gewinn von 5 % an die Antheilscheine vertheilt, 5 000 £ dem Bestande für Erneuerungen und Verbesserungen hinzugefügt und 23 690 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Die Puerto Cabello and Valencia railway (34 Meilen) hatte 1893 eine Einnahme von 82 489 £ (gegen 40 473 £ in 1892), eine Ausgabe von 41 390 (36 602) £ und einen Ueberschuss von 41 099 (3 871) £. Hierzu kamen 2 £ verschiedene Einnahmen, es gingen aber ab 23 800 £ Anleihezinsen, 64 £ Restschuld aus 1892 und 312 £ Ertragssteuer, so dass 16 925 £ verfügbar blieben. Da die Zinsengewähr für 1891 noch nicht gezahlt ist, so muss die Gesellschaft für unvermeidliche Ausgaben, die sonst aus der Zinsengewähr bestritten wurden, grosse Rücklagen ansammeln; infolge dessen konnten nur 9 200 £ als Gewinn an die Antheilscheine (2 %) vertheilt werden. Der Verkehr war sehr befriedigend, dagegen waren die Ausgaben wegen der in den ersten Monaten erforderlichen häufigen Ausbesserungen an Brücken, Durchlässen usw. ausnahmsweise hoch; andererseits aber haben die starken Regengüsse in der zweiten Jahreshälfte der Bahn keinen erheblichen Schaden zugefügt.

Die Compagnie française des chemins de fer Vénézuéliens, deren Gesellschaftssitz sich in Paris, Avenue Matignon Nr. 15 befindet, besitzt ein Grundkapital von 3 000 000 Frcs. und ein Anleihekapital von 1 811 älteren Schuldverschreibungen = 905 500 Frcs. und 42 757 neuen Schuldverschreibungen = 21 378 500 Frcs. Sobald es die politische Lage der Regierung in Venezuela gestattete, beschäftigte sie sich damit, das im März 1892 vorgelegte Gesuch der Gesellschaft um endgültige Abnahme der Bahn zu prüfen. Im März 1893 erschienen auch die Regierungsverordnungen, welche diese Abnahme aussprachen, den seit 1. April 1892 eröffneten Betrieb als thatsächlich erfolgt anerkannten und der Gesellschaft das Eigenthumsrecht auf den versprochenen, 500 m breiten Streifen zu beiden Seiten der Bahn zuerkannten. Am 1. Mai 1893 wurde infolge dessen die amtliche feierliche Einweihung begangen. Die Betriebsergebnisse besserten sich schrittweise mit der zunehmenden Beruhigung des Landes, so dass die Gesellschaft

bald aus den Fehlbeträgen herauszukommen hofft. Während die monatliche Einnahme im ersten Halbjahr 1893 nur 54000 Francs durchschnittlich betrug, stieg sie im zweiten Halbjahr auf mehr als 64000 Frcs. oder 12800 Frcs. für 1 km und das Jahr. Andererseits konnten die Betriebsausgaben durch verschiedene Verbesserungen so weit ermässigt werden, als es überhaupt für den Betrieb einer Eisenbahn in Venezuela möglich ist. Das Ergebniss des Jahres 1893 gab der Gesellschaft die Ueberzeugung, dass das Unternehmen bedeutende Ueberschüsse abwerfen würde, sobald die durch den Bürgerkrieg verursachten Beschädigungen ausgebessert sein würden. Diese Arbeiten waren vollendet und die Gesellschaft gedachte nun die Frucht einzuheimsen, als im April d. J. durch das bekannte mit ausserordentlicher Heftigkeit auftretende Erdbeben der Bahnkörper, die Kunstwerke und Hochbauten zum Theil zerstört wurden, so dass der Verkehr vollständig eingestellt werden musste. Wenn man die Bahn einige Zeit in diesem Zustand gelassen hätte, so würde sie bei dem schnellen Pflanzenwuchs in Venezuela und den heftigen Regengüssen der Tropen in kurzem ganz vernichtet worden sein. Da die verfügbaren Mittel nicht hinreichten, so musste schleunigst eine Anleihe im wirklichen Betrage von 300000 Frcs. aufgenommen werden, der, weil zur Erhaltung des Eigenthums bestimmt, ein Vorrecht vor allen übrigen Schulden zuerkannt wurde. Mit Zustimmung der Schuldscheininhaber hat die am 30. Juni d. J. abgehaltene Hauptversammlung demnach beschlossen, 800 Stück 6 % bevorrechtete Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Nennwerth, die in spätestens 10 Jahren zu tilgen sind, auszugeben. Alle Reinerträge des Betriebes, sowie alle von der Venezolanischen Regierung aus irgendwelchem Anlass eingehenden Summen sind vor jeder andern Verwendung zur Verzinsung und Tilgung dieser Schuldverschreibungen zu verwenden. Bereits am 17. Juli d. J. ist diese Anleihe zum Preise von 425 Frcs. für das Stück in Paris, Brüssel und Amsterdam zur Zeichnung aufgelegt worden, wobei den bisherigen Schuldscheininhabern ein Vorrecht des Bezuges eingeräumt ist.

Während des Bürgerkrieges ist der Gesellschaft durch Verwüstung, unbezahlte Verkehrsleistung und Betriebsverlust ein Schaden von 980104,30 Frcs. erwachsen, den sie von der Venezolanischen Regierung beansprucht, ebenso wie 2205000 Francs Zinsengewähr für die Zeit vom 1. April 1892 bis 31. Dezember 1893. Das Guthaben der Gewinn- und Verlustrechnung für 1893 belief sich auf 115800,56 Frcs., nachdem an die Schuldverschreibungen 1781541,66 Frcs. Zinsen gezahlt waren. An die Antheilscheine wurde kein Gewinn vertheilt.

Bücherschau.

Gesetz zum Schutz der Waarenbezeichnung vom 12. Mai 1894 nebst Ausführungsbestimmungen. Erläutert von Dr. A. Seligsohn, Rechtsanwalt in Berlin. Berlin SW., J. Guttentag's Verlagsbuchhandlung. 1894. Preis 4,50 *M*, geb. 5,50 *M*.

Ueber die Wichtigkeit des vorbenannten Gesetzes haben wir bei der Anzeige des dasselbe Gesetz betreffenden Stephanschen Schriftchens (siehe Nr. 74 S. 705 d. Ztg.) uns ausgesprochen. Der vorliegende Kommentar zum fraglichen Gesetz von Dr. Seligsohn geht sehr gründlich zu Werke. In der Einleitung wird zunächst die wirthschaftliche Natur und Bedeutung der Waarenzeichen dargelegt, dann das Recht der Marke kurz erörtert. Der Rechtsgrund für den Marken- und Zeichenschutz wird auf das Recht der Person, die Herkunft einer bestimmten Waare zu kennzeichnen, zurückgeführt. Indem das Markenrecht der Verwechselung der Waare eines bestimmten Gewerbetreibenden mit denen anderer vorbeugt, verleiht es, wie der Verfasser ausführt, dem Verfertiger der Waare einen privatrechtlichen Schutz. Das Zeichenrecht ist aber nicht nur privatrechtlicher Natur, es hat auch einen öffentlich rechtlichen Charakter. Denn die Nachahmung eines Zeichens führt das grosse Publikum irre und beinträchtigt die Sicherheit des Verkehrs. „Der Staat stellt deshalb das Zeichenrecht durch Eintragung der Zeichen in öffentliche Register auf eine sichere Basis und schützt das Recht durch Androhung von Strafen." Der Verfasser verfolgt dann die Geschichte des Markenrechts von seiner Ausbildung im Mittelalter bis zur neuesten Zeit (S. 6—21), wobei die Vorgeschichte des Gesetzes vom 12. Mai 1894 besonders eingehend behandelt wird (S. 16—22). Dann folgt der ausführliche Kommentar zu den einzelnen Paragraphen des Gesetzes (S. 22—207). Als Anlagen werden beigefügt: Der Text des Gesetzes und der Ausführungsverordnung vom 30. Juni 1894, sowie die mit Oesterreich-Ungarn, Italien, Serbien und der Schweiz abgeschlossenen Sonderverträge zum Schutz der Waarenbezeichnungen, deren markenrechtliche Bestimmungen erläutert werden. Ein Verzeichniss der Waarenklassen und ein Sachregister bilden den Schluss der sehr beachtenswerthen Erläuterungsschrift.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. In dem ab 1. November l. J. gültigen Heft 2 zu Theil III sind auf Seite 226 und 227 bei den allgemeinen Bestimmungen unter f) die Bezeichnungen: „Hellern (Kronenwährung)" und „(Koronaértekü) fillérckben" in „Kreuzern" (Oesterr. Währung) bezw. Krajczar (osztrák értékben), ferner auf Seite 228 und 229 im Kopfe die Bezeichnungen „Hellern" und „fillérben" in „Kreuzern" bezw. „Krajczar" abzuändern.
München, den 22. Oktober 1894. (2635)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

2 Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Von dem nach den Bestimmungen der betreffenden Gütertarife auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen anderseits anwendbaren gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 6 (für Getreide usw.) ist mit Gültigkeit vom 1. November l. J. eine Neuauflage erschienen, welche von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann.

Durch diese Neuauflage wird der Tarif auf den Verkehr mit der Neuenburger Jurabahn, der Brünigbahn, der Sihlthalbahn und der Thunerseebahn ausgedehnt; ausserdem treten kleine Ermässigungen im Verkehr mit der Bödelibahn und der Station Pont ein.
Karlsruhe, den 25. Oktober 1894. (2636)
Generaldirektion.

Mit dem 1. November 1894 tritt der Nachtrag XI zum Bromberg-Sächsischen Verbandgütertarif in Kraft.

Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Geierswalde, Grieslienen, Hohenstein i. Ostpr., Kraplau, Mühlen i. Ostpr., Stabigotten und Waplitz des Direktionsbezirks Bromberg.
Bromberg, den 20. Oktober 1894. (2637)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. November 1894 tritt zum Verbandsgütertarif zwischen den Stationen des Bezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält neben bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen neue Frachtsätze für Damerau (Kr. Culm), Illowo trans. und Mlawa, sowie ermässigte Frachtsätze für Culmsee, Ostaszewo, Illowo trans. und Mlawa.

Der Nachtrag 2 ist durch die Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandsstationen zu beziehen.
Bromberg, den 24. Oktober 1894. (2638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III Heft 3 vom 1. Juni 1889 (Getreideverkehr Böhmen-Bayern). Mit Bezugnahme auf das Ausschreiben vom 16. Juli 1894 wird bekannt gegeben, dass der Tarif nebst den dazu erschienenen Nachträgen und publizirten Verfügungen bis auf weiteres in Kraft bleibt, und zwar unter Anwendung der Zuschlagstabelle C.
München, im Oktober 1894. (2639)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a (Deutsche Schnittsätze) tritt am 15. November d. J. ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt in Kraft. (Gratis.)
Strassburg, den 23. Oktober 1894. (2640)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 1. November d. J. erscheint der Nachtrag XII, welcher Frachtsätze für Eisenerz etc. von den Stationen Attendorn und Peine, sowie für Kokskohlen von der Station Meiderich enthält.
Köln, den 25. Oktober 1894. (2641)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband Mit sofortiger Wirksamkeit gelangt im Ausnahmetarif 52 (Torf) von Raubling nach Brixlegg der Frachtsatz von 0,24 *M* für 100 kg zur Einführung.
München, den 23. Oktober 1894. (2642)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Verbands - Güterverkehr. Mit dem 1. November d. J. tritt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag VII in Kraft, durch welchen, wie in unserer Bekanntmachung vom 3. September d. J. bereits angezeigt, die Ausnahmetarife Nr. 4 für Wegebaumaterialien, Nr. 5 für Staubkalk, Nr. 5a für Düngekalk und Nr. 6a für Kainit auf den Verkehr mit den Stationen der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn ausgedehnt und die bisher für die Stationen dieser Bahn gültigen Entfernungen durchweg um 6 km erhöht werden.

Ausserdem wird durch diesen Nachtrag die Gebühr für die Ueberführung und Umladung der im direkten Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehr von und nach den Stationen der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn zur Beförderung kommenden Güter (Vorbemerkung Nr. 4 zu E Kilometerzeiger) für Wagenladungsgüter mit Ausnahme von
Holz von 0,06 auf 0,04 *M.* und
für Holz in Wagenladungen von 0,07 auf 0,06 *M.*
für 100 kg ermässigt.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I, 2 derselben genehmigt worden.

Der Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 24. Oktober 1894. (2643)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Am 1. November d. J. treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn einerseits und der Station Neundorf i. V. der Sächsischen Staatsbahnen andererseits in Kraft.

Das Nähere ist bei der Station Neundorf i. V. zu erfahren.

Dresden, den 25. Oktober 1894. (2644)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Im Anschluss an die Veröffentlichung vom 12. d. Mts. wird bekannt gemacht, dass infolge Verlegung der Bahnstrecke Kiel-Neu-Wittenbek auch in einigen Verkehrsbeziehungen des diesseitigen Binnenverkehrs eine Erhöhung der bisherigen Tarifentfernungen um 3 km stattfindet. Die erhöhten Tarifentfernungen — einschliesslich derjenigen für die Station Flensburg der Kiel - Flensburger Bahn im Nord-Ostseeverbande — treten mit dem 15. Dezember d J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Altona, den 25. Oktober 1894. (2645)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. November d. J. erscheint zum Gütertarif mit den Hessischen Nebenbahnen der Nachtrag VII. Derselbe ist von unserem Tarif büreau, welches auch Auskunft ertheilt, kostenlos zu erhalten.

Mainz, den 25. Oktober 1894. (2646)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Deutsch - Schweizerische Eisenbahnverbände. In Theil I, Abth. A, der Deutsch - Schweizerischen Gütertarife, enthaltend das Reglement, wird zu § 13 (dem Art. 18 des Internationalen Uebereinkommens entsprechend) mit Wirkung vom 15. November 1894 folgendes als neue Zusatzbestimmung eingefügt:

„Zu § 13, 1 (²). Nachnahmen können auch auf solche Güter zugelassen werden, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann; jedoch findet die Auszahlung der auf derartige Güter aufgelegten Nachnahmen in jedem Falle erst dann statt, wenn dieselben vom Empfänger erlegt worden sind.“

Die bisherigen Zusatzbestimmungen (²)—(⁸) erhalten die Nummern (³)—(⁹).

Karlsruhe, den 24. Oktober 1894. (2647)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Für die Beförderung von gedörrten und getrockneten, nicht frischen Cichorienwurzeln werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. die nachstehenden Frachtsätze in den Ausnahmetarif Nr. 19 aufgenommen:

Hérinnes-Warcoing-Komotau . 28,80
und
Hérinnes - Warcoing - Linz an der Donau 30,76
Franken für 1 000 kg.

Köln, den 24. Oktober 1894. (2648)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Mit dem 1. November d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Bromberg und Breslau usw. vom 1. Juni 1893 der Nachtrag 4 in Kraft. Durch denselben kommen versuchsweise und widerruflich ermässigte Frachtsätze für Koks von den Koksversandstationen des Niederschlesischen Kohlenreviers nach den Oberschlesischen Hüttenstationen zur Einführung. Druckabzüge des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 29. Oktober 1894. (2649)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Mit Gültigkeit vom 1. November 1894 gelangen für den Transport von Giessereiroheisen von den Oberschlesischen Hüttenstationen nach den Stationen Rosslau (Anhalt) und Plagwitz-Lindenau (Preussische Staatsbahn) ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 24. Oktober 1894. (2650MG)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. November d. J. ab werden im Verkehr zwischen Belgien einerseits und der Pfalz, Baden und Württemberg andererseits diejenigen Gütersendungen, welche wegen der Höhe der verwendeten Wagen den Tunnel bei St. Ingbert nicht passiren können, anstatt über St. Ingbert-Völklingen - Bettingen / Ulflingen über Bexbach - Neunkirchen - Völklingen - Bettingen/Ulflingen in dem Falle ohne jeden Frachtzuschlag befördert, wenn nach den Leitungsvorschriften neben dem Wege über Bettingen / Ulflingen auch derjenige über Herbesthal oder Lanaeken zulässig ist. Ist dagegen nur der Weg über Bettingen/Ulflingen beförderungsberechtigt, so erfolgt die Umleitung über Bexbach unter Anrechnung einer Zuschlagstaxe für 10 km.

Strassburg, den 27. Oktober 1894. (2651)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Heft 2. Am 1. November d. J. wird der Ausnahmetarif Nr. 30 Steine, gebrannt etc., wie folgt erweitert: Von Rauscha nach Böhm. Kamnitz 49, Böhm. Leipa 54, Falkenau-Hillemühle 46, Grund-Georgenthal 37, Habichtstein 58, Haida 49, Hirschberg i. B. 60, Jungbunzlau B. N. B. und Oe. N. W. B. 67, Kreibitz-Neudörfl 38, Liebenau 43, Melnik 74, Münchengrätz 60, Politz - Sandau 58, Prag, Vysocan B. N. B. 88, Rehdörfl 57, Röhrsdorf 46, Rumburg 37, Straussnitz-Neustadtl und Zwickau i. B. 57 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 29. Oktober 1894. (2652)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenbahnfahrzeuge von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen nach Suczawa, Predeal und Verciorova. Mit dem 1. Dezember l. J. gelangen für die Beförderung von Lokomotiven und Tendern neue direkte Ausnahmesätze der Abtheilung A von Station Kirchen (des Eisb.-Dir.-Bez. Elberfeld) zur Einführung. Dieselben betragen für die Tonne nach: Suczawa 49,99 *M.*, Predeal 54,22 *M.*, Verciorova 49,97 *M.*

Breslau, den 27. Oktober 1894. (2653)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Köln (rechtsrheinisch) usw.-Bromberg usw. Am 1. November d. J. werden die an der Neubaustrecke Osterode i. Ostpr.-Hohenstein i. Ostpr. gelegenen Stationen Geierswalde, Kraplau und Mühlen in Ostpr. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ferner treten vom genannten Tage ab für die Stationen Hohenstein i. Ostpr., Grieslienen, Stabigotten und Waplitz anderweite, gekürzte Entfernungen in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 27. Oktober 1894. (2654)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen - Verband (Verkehr mit Ungarn). Mit Gültigkeit vom 15. November l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1895 gelangen für Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art, zerlegt und unzerlegt, Lokomobile, Dresch-, Säe- (auch Drill-) Maschinen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür zwischen mehreren Stationen der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen - Verbandstarife aufgenommenen Deutschen Hafenstationen andererseits, ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.

Diese Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, den 25. Oktober 1894. (2655)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Frachtnachlässe für Getreide etc. von Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. November 1894 bis 31. Dezember 1894 werden die für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten ab Barcs in der Nummer 2 dieses Blattes vom 6. Januar 1894 veröffentlichten Frachtnachlässe im Rückvergütungswege, unter Aufrechthaltung der bisherigen Bedingungen, wie folgt abgeändert:

nach	gegenwärtig bestehender Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
den im nebenverzeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der K. Bayer. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener Bayerischen Stationen, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschliesslich 31 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2, 7, 8 und 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind), u. zw. gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken: Freilassing-Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon-Rosenheim, Sauerlach-Tölz und Holzkirchen-Schliersee, ferner nach Reichenhall-Marquartstein und Aschau, sub b) nach den übrigen Stationen	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 2, gültig vom 1. November 1894	Mark für 100 kg a) für Mais (Kukuruz) in Körnern 0,20 für obengenannte Artikel exkl. Mais (Kukuruz) in Körnern 0,40 b) 0,50
Stationen des direkten Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutschen Getreidetarif	Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif, Theil III, Tarifheft 2 vom 1. August 1894	0,40 ℳ für 100 kg
der Schweiz und den Schweizer.-Südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, 2. Heft vom 1. September 1893	50 Cts. für 100 kg
Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2 vom 1. Oktober 1894	5,— Frcs pro Tonne = 1000 kg
Lindau	Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehr vom 1. September 1894	40 Heller für 100 kg

Wien, am 23. Oktober 1894. (2656)
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Aenderung eines Gültigkeitstermines. Die im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt vom 25. Oktober 1894 Nr. 122 auf Seite 2025 veröffentlichte Abänderung der Klassifikation für Bier, Eisen, Most und Wein in einigen Verkehrsrelationen tritt erst am 15. November 1894 in Wirksamkeit.

Prag, am 27. Oktober 1894. (2657)
Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Holz des Ausnahmetarifes 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Schönlinde . . .	28 kr
Nach Dresden-Elbkai von Schönlinde . . .	38 kr

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich inklusive Schleppbahngebühr.

Wien, am 25. Oktober 1894. (2658)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3 Personen- und Gepäckverkehr.

Binnen-Personenverkehr. Vom 10. November d. J. ab kommt eine zusätzliche Bestimmung zu § 13 der Verkehrsordnung bezüglich des Ueberlassens einzelner Abtheilungen in Wagen des Kupeesystems an Reisende zur Einführung, welche gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 25. Oktober 1894. (2659)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Auf den Preussischen Staatseisenbahnen treten mit dem 1. November d. J. folgende von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigten Besonderen Bestimmungen zu § 13 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft:

„Einzelne Abtheilungen in Wagen des Kupeesystems können nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung schon gegen Lösung von mindestens 4 Fahrkarten in I. Klasse, 6 Fahrkarten in II. Klasse und 8 Fahrkarten in III. Klasse an Reisende überlassen werden. Die Befugniss zur Ueberlassung derartiger Wagenabtheilungen steht dem Stationsvorstande zu. Auf Zwischenstationen können Wagenabtheilungen nur dann überlassen werden, wenn solche in dem ankommenden Zuge unbesetzt vorhanden sind. Die betreffenden Wagenabtheile sind mit einem Zettel „Bestellt" zu bekleben.

Ein Recht, die Freihaltung von Plätzen in diesen Abtheilungen für die Dauer der ganzen Reise zu fordern, wird hiermit nicht eingeräumt; vielmehr bleibt es der Eisenbahnverwaltung vorbehalten, im Bedarfsfalle zeitweise oder dauernd die nicht bezahlten Plätze der betreffenden Wagenabtheilung mit anderen Reisenden zu besetzen. Die Entscheidung hierüber steht dem diensthuenden Stationsbeamten, eventuell dem Zugführer zu.

Dem Besteller ist vom Stationsvorstand eine Bescheinigung nach folgendem Muster auszustellen:

Ausweis
über . . . Wagenabtheilung . . . .
für die . . . Wagenklasse, gültig
zum Zuge Nr.: . . . .

Dem Inhaber wird ein Recht, die Freihaltung der von ihm nicht bezahlten Plätze für die Dauer der ganzen Reise zu fordern, nicht ein-

geräumt; vielmehr bleibt es der Eisenbahnverwaltung vorbehalten, erforderlichen Falles, unter Umständen auch schon auf der Abgangsstation, die nicht bezahlten Plätze der Abtheilung zeitweise oder dauernd mit anderen Reisenden zu besetzen.

........, den .... 189...

Der Stationsvorstand."

Ferner werden auf den Preussischen Staatsbahnen mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde die nach der Bestimmung im § 1 Absatz 2 der Bedingungen für allgemeine Zeitkarten — vergl. den für jeden Eisenbahn-Direktionsbezirk besonders herausgegebenen Theil II des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs: Besondere Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung — bisher in der Zeit vom 15. Mai bis 30. September jeden Jahres verausgabten Zeitkarten für den Gebrauch von Fluss- und Seebädern vom nächsten Jahre ab nicht mehr ausgegeben.

Nur im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg bleiben die zur Zeit bestehenden Sätze für Badezeitkarten bis auf weiteres als Ausnahmesätze noch in Kraft.

Erfurt, den 24. Oktober 1894. (2660MG)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

4. Verdingungen

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung der nachverzeichneten Oberbaumaterialien soll im Wege des öffentlichen Angebotes vergeben werden:

1. 30 000 Stück Fusslaschen aus Flusseisen,
2. 240 000 Stück Unterlagsplatten aus Flusseisen,
3. 10 000 Stück Schraubennägel (Tirefonds) aus Schweisseisen.

Liefertermine: 1. Februar, 1. April, 1. Juni 1895 und
1. Februar, 1. April, 1. Juni 1896 je 1/6.

Bedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1,00 ℳ Schreibgebühren abgegeben.

Gefällige Angebote, per Tonne und frei Wagen einer beliebigen, jedoch zu bezeichnenden Pfälzischen Bahnstation gestellt, wollen portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" bis spätestens 15. November d. J. hierher eingereicht werden. (2661)

Ludwigshafen a. Rh., 24. Oktober 1894.

Die Direktion.
v. Lavale.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Der Verkauf der aufgekommenen Altmaterialien (u. a. für Industriegeleise noch brauchbare Schienen usw.) findet Dienstag, den 20. November 1894, Vormittags 11 Uhr, statt, bis zu welchem Termine Preisangebote an uns einzureichen sind.

Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 25 ₰ von uns zu beziehen, können auch in unserm Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, im Oktober 1894. (2662MG)

Königl. Preuss. Eisenbahn-Betriebsamt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW. Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 86. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. November 1894.

Inhalt:

Zur Reform des Personentarifes in Ungarn.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Herbstsession des Oesterreichischen Eisenbahnrathes.
Regierungsvorlage, betr. Lokalb.
Rentabilität d. Oesterr. Staatsb.
Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln.
Aussenhandel der Monarchie 1893.
Mobiles Telephon f. d. Bahndienst.
Reduktion des Aktienkapitals d. Oesterr. Lokaleisenb.-Gesell.
Betriebseinnahmen der Oesterr. Staatsbahnen im Sept. d. J.
Zugverspätungen in Oesterreich im September d. J.
Voranschlag der Ungar. Staatsbahnen für 1895.
Nothstandstarife in Ungarn.
Erlöschen d. Cholera in Ungarn.
Bahneröffnungen.
Eröffnungen von Haltestellen.
Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Station.
Generalversammlungen.
Börsenbericht.
Uebereinkommen mit der Böhmischen Westbahn.
Aus Russland: P. J. Gubonin.
Neuorganisationen der Staatsb.
Aus den Niederlanden:
Voranschlag der Staatsbahnen für 1895; Konzessionen.
Nordbrabant-Deutsche Eisenb.
Almelo-Salzbergener Eisenb.-G.
Dampfschifff. Vlissingen-Queenb.
Niederl. Reichstelegraphen.
Aus Afrika:
Deutsch-Ostafrikanische Eisenbahn (Usumbara-Eisenbahn).
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.
4. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Reform des Personentarifes in Ungarn.

Von dem kommerziellen Direktor der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, Herrn Ministerialrath v. Schober, werden wir mit Bezug auf den in den Nr. 78 und 79 d. Ztg. unter obigem Titel abgedruckten Aufsatz um die Veröffentlichung der nachfolgenden Entgegnung ersucht, welcher wir, einerseits zur Klarstellung dieser viel erörterten und immer noch strittigen Frage, andererseits mit Rücksicht auf die Persönlichkeit und Stellung des Herrn Einsenders gern stattgeben, welch' letzterer den auf Grund seiner Vorschläge von dem verstorbenen Ungarischen Handelsminister v. Baross genehmigten Ungarischen Zonentarif bezw. die bei Ausarbeitung desselben maassgebenden Gesichtspunkte zur Zeit des Inslebentretens desselben in den Nr. 62 und 63 Jahrg. 1889 d. Ztg. in dankenswerther Weise beleuchtete. Die Redaktion.

So lange die Szabó'sche Publikation nur in Ungarn bekannt war, wo jedermann die Verhältnisse resp. die Segnungen des billigen Personenverkehres und die kontinuirlich steigende Prosperität der Staatsbahnen kennt, fand weder die Direktion dieser Bahnen noch der Schreiber dieser Zeilen Veranlassung, den Kampf mit der auf Grund unrichtiger Behauptungen und willkürlichen Zifferngruppirungen aufgebauten Szabó'schen Publikation aufzunehmen, was jedoch jetzt, wo dieselbe auch in Oesterreichische und Deutsche Fachzeitungen Eingang gefunden hat, im Interesse der Wahrheit nicht mehr vermieden werden kann.

Schon die von Szabó als Einleitung zu seiner Kritik über den Zonentarif aufgestellte Behauptung, dass der Personenverkehr auf den Ungarischen Bahnen sich vor der Einführung der Transportsteuer in erfreulicher Weise entwickelte, dass jedoch die weitere Entwickelung durch die Einführung dieser Steuer, sowie des Kilometer- anstatt des bisherigen Meilensystems aufgehalten wurde, ist eine grundlose, wie dies später ziffernmässig nachgewiesen werden wird.

Den Zonentarif selbst kritisirend findet Szabó, dass von den drei Haupttheilen desselben, nämlich dem Nachbarverkehr, dem Mitteldistanzverkehr (II.—XIII. Zone) und dem Grossdistanzverkehr, der Mitteldistanzverkehr eine einfache Rückkehr zu dem Zustande vor der Einführung der Transportsteuer bedeutet, daher nur als eine „restitutio in integrum", eine einfache Fehlerberichtigung angesehen werden kann.

Für diese Behauptung führt er den Umstand an, dass die durchschnittliche Ermässigung in den Mittelzonen etwa 40 % beträgt. Da nun aber die Transportsteuer (einschliesslich der ärarischen Stempelgebühr) mit 20 % bemessen ist, ferner die durch den Zonentarif abgeschafften Fahrbegünstigungen ebenfalls eine etwa 20 % Ermässigung der Fahrpreise bedeuteten, so erscheint nach Ansicht Szabó's durch den Zonentarif gegenüber den früheren Preisen keine neuerliche Ermässigung geboten, sondern lediglich der vor der Einführung der Transportsteuer bestandene Zustand einfach wieder hergestellt.

Thatsächlich ergibt sich aber ein ganz anderes Resultat. Die Ermässigung in den Mittelzonen beträgt nämlich im Durchschnitte allerdings etwa 40 %, schwankt jedoch, je nachdem die betreffende Station am Beginn oder am Ende einer Zone liegt, von 20 bis 60 %; ferner entfiel von der durch die früheren Rückfahrt-, Abonnements-, Rundreisekarten usw. gebotenen Ermässigung der weitaus grösste Theil auf den Nah- (Lokal-) und Fernverkehr und nur zum kleinsten Theile auf die Mittelzone (25—225 km).

Es ist demnach ganz unrichtig, wenn von den Fahrpreisen der Mittelzonen behauptet wird, dass diese lediglich ein Zurückgehen auf den früheren Zustand bedeuten.

Was nun den gegen den Nachbarverkehr und den Verkehr der XIV. Zone gerichteten Vorwurf betrifft, dass diese eine grundsätzliche Verneinung der Streckeneinheit involvire, so ist diesbezüglich vor allem zu bemerken, dass dies bei dem Nachbarverkehre kaum zutrifft.

Dieser erstreckt sich nämlich im Prinzipe nur bis zur ersten resp. zweiten Nachbarstation. Nachdem nun aber auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen die Stationen durchschnittlich 8—10 km von einander entfernt sind, so ergibt sich hieraus, dass die Ignorirung der Streckeneinheit im Nachbarverkehre eine ziemlich engbegrenzte ist.

Im Verkehre der XIV. Zone verschwindet allerdings die Streckeneinheit, doch kann dies wohl nur als ein lediglich theoretisches Bedenken angesehen werden, nachdem ja hierdurch weder das Publikum noch — wie der Erfolg zeigte — die Bahn irgend welchen Nachtheil erleidet, abgesehen davon, dass die durch den Zonentarif angestrebten Ziele, wie später des Näheren ausgeführt werden wird, überhaupt in keiner anderen Weise hätten erreicht werden können.

Theoretisch wäre es wohl richtiger gewesen, den Tarif derart zu konstruiren, dass die Anzahl der in einer jeden Zone enthaltenen Kilometer progressiv zugenommen hätte, aber zu welchen Konsequenzen dies geführt hätte, soll sogleich erörtert werden.

Bei der Feststellung der für den Zonentarif anzuwendenden Fahrpreise wurde nämlich davon ausgegangen, dass der höchste überhaupt zu zahlende Fahrpreis derart bemessen werde, dass auch der Minderbemittelte die Linien der Ungarischen Staatsbahnen auf die grössten Entfernungen benutzen könne, und wurde dieser Maximalbetrag mit 4 fl. für die III. Klasse festgesetzt.

Es mögen nun darüber Meinungsverschiedenheiten bestehen, ob dieser Betrag nicht vielleicht zu niedrig bemessen wurde bezw. ob nicht durch eine Höherhaltung desselben höhere Einnahmen hätten erzielt werden können, aber das würde sich nur durch einen neuerlichen Versuch feststellen lassen.

Thatsache aber ist, dass trotz oder wohl vielmehr zufolge dieser so minder bemessenen Fahrgebühr gerade in der XIV. Zone der grösste materielle Erfolg erzielt wurde.

Wenn man nun vor Augen hält, dass für die XIV. Zone der Fahrpreis für die III. Klasse, wenn auch ganz empirisch, aber, wie der Erfolg zeigt, mit richtiger Empfindung auf 4 fl. festgestellt wurde, so ergaben sich hieraus bei der Grösse des Netzes resp. der Entfernungen, für welche der Ungarische Zonentarif festgestellt werden musste, grosse Schwierigkeiten einen theoretisch richtigen Tarif zu konstruiren.

Ein solcher hätte nämlich nach einer fallenden Skala gebildet werden müssen, wodurch aber gegenüber den jetzigen Zonenpreisen eine solche weitere Herabsetzung der Fahrpreise in den Mittelzonen eingetreten wäre, dass auch in diesen eine 200—300 % Zunahme des Verkehres hätte eintreten müssen, um keine Verminderung der Bruttoeinnahmen herbeizuführen, daher mit einer solchen Maassnahme ein bedeutendes finanzielles Risiko verbunden gewesen wäre, da ja bei derart verbilligten Preisen eines bereits bestehenden Verkehres durch die Mehreinnahmen möglicherweise die grösseren Kosten nicht mehr gedeckt worden wären. Auch wäre ein derart gestiegener Verkehr bei den bestehenden Einrichtungen überhaupt nur sehr schwer zu bewältigen gewesen.

So blieb daher nichts anderes übrig, als einen solchen Tarif zu konstruiren, bei welchem die angenommene Maximalgebühr von 4 fl. in einer nicht zu grossen Entfernung erreicht wird.

Es konnte somit der Ungarische Zonentarif bei den Prämissen, von denen man ausgegangen war, nicht viel anders konstruirt werden, als dies geschah.

Dass aber diese Prämissen vollständig richtige waren, das zeigt der eklatante Erfolg, welcher später auf Grund von authentischen Ziffern neuerlich dargethan werden soll.

Vorher muss jedoch noch ein Vorwurf zurückgewiesen werden, welcher infolge Unkenntniss der Thatsachen gegen den Zonentarif der Ungarischen Staatsbahnen mehrfach und zwar auch von Herrn Szabó erhoben wurde, obwohl der letztere zufolge seiner früheren Stellung die Grundlosigkeit desselben vollkommen kennen sollte, nämlich als ob der Umstand, dass im Nachbarverkehre und in dem Verkehre der XIV. Zone keine Streckeneinheit besteht, bezw. die Zielstation auf den Karten nicht ersichtlich ist, in diesem Verkehre jegliche Statistik unmöglich wäre.

Dies ist jedoch keineswegs der Fall, insofern als, um eine genaue Statistik auch nach Einführung des Zonentarifes zu erhalten, die Stationen angewiesen wurden, über die den Reisenden abgenommenen Fahrkarten genaue statistische Aufschreibungen zu führen, wodurch die verausgabten Karten, sowohl was die Ausgangsstation anbelangt, welche auf den Karten vorgedruckt ist, als auch die Zielstation, in Evidenz gehalten werden.

Dieses Verfahren hat sich nach den bisherigen Erfahrungen bezw. auf Grund vorgenommener Vergleichungen der abgenommenen Karten mit den laut Stationsrechnungen ausgegebenen, vollständig bewährt, sodass gegenwärtig eine ebenso genaue und umfangreiche Statistik des Personenverkehres vorhanden ist, als zur Zeit vor der Einführung des Zonentarifes.

Ebenso grundlos ist der weitere Vorwurf, welcher gegen die Zonenpublikation der Königlich Ungarischen Staatsbahnen auch von Herrn Szabó erhoben wird, dass nämlich um zu einem Nachweise einer „Glanzfülle" von Ergebnissen zu gelangen, in diesen Publikationen der Zonenresultate nur die zur Zeit der angeblichen Stagnation erzielten Ergebnisse gegenüber gestellt wurden und der Vergleich mit dem Zustande vor der Einführung der Transportsteuer nicht einmal versucht wurde.

Dies wäre jedoch nach Szabó um so nöthiger gewesen, als es ja nicht überraschen kann, wenn von den, in die Aera der Transportsteuer fallenden drei schlechtesten Jahren, 1878 bis 1880, auf die unter die Herrschaft der Zone fallenden letzten Jahre, 1890—1892, die Einnahmen des Personenverkehres für 1 km von 1250 auf 2160 fl. stiegen, wenn man bedenkt, dass die kilometrischen Einnahmen in den letzten Jahren der Stagnation, 1883—1888, schon ungefähr 1600—1700 fl. ausmachten.

Auch findet Szabó es für überraschend, dass die Zonenpublikationen den Umstand verschweigen, dass in den letzten 3 Jahren vor der Einführung der Transportsteuer, nämlich in den Jahren 1872—1874, die Einnahmen für 1 km 2430 fl. (welche Zahl jedoch, wie später nachgewiesen werden wird, nicht richtig ist), also bedeutend mehr als in der Zeit der Zone betragen haben.

Auf welch' falschen Grundlagen nun alle diese Behauptungen aufgebaut sind, möge aus der nachfolgenden Tabelle und den derselben beigefügten Erläuterungen entnommen werden:

Jahr	Durchschnittliche Bahnlänge km	Einnahme für 1 Bahnkm einschl. Transportsteuer und Stempelgebühr in Gulden Oe. W.	Gegenüber dem Vorjahre mehr	Gegenüber dem Vorjahre weniger	Anmerkung.
1872	529	2 948	—	—	
1873	700	2 594	—	354	
1874	1 000	1 780	—	814	
1875	1 071	1 690	—	90	Einführung der 10 % Transportsteuer.
1876	1 071	1 594	—	96	
1877	1 071	1 537	—	47	
1878	1 700	1 288	—	249	Verstaatlichung der Ungarischen Ostbahn.
1879	1 870	1 368	80	—	
1880	2 000	1 420	52	—	
1881	2 645	1 728	308	—	Verstaatlichung der Theissbahn. Erhöhung der Transportsteuer auf 15 %.
1882	2 750	1 770	42	—	
1883	2 922	1 888	118	—	
1884	3 649	1 895	7	—	Verstaatlichung der Donau-Drau- und Ersten Siebenbürger Eisenbahn.
1885	4 226	2 049	154	—	Verstaatlichung der Alföld-Fiumaner Bahn.
1886	4 339	1 913	—	136	
1887	4 339	1 974	61	—	Erhöhung der Transportsteuer auf 18 %.
1888	4 351	1 835	—	139	
1888	5 547 *)	1 750 *)	—	224	
1889	5 777	1 924	174	—	Einführung des Zonentarifes auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.
1890	5 869	2 126	202	—	
1891	7 445	2 497	371	—	Verstaatlichung der Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung des Zonentarifes auf denselben am 1. August.
1892	7 526	2 616	245	—	
1893	7 592	2 814	198	—	

*) Einschliesslich jener, nach dem Jahre 1888 verstaatlichten Privatbahnen, auf welchen der Zonentarif gleichfalls am 1. August 1889 eingeführt wurde, nämlich: Ungarische Linien der Ungarischen Westbahn und I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Ungarische Nordostbahn, Budapest-Fünfkirchner und Arad-Temesvarer Bahnen.

Wenn man nun diese Ziffern näher betrachtet, so fällt vor allem der Rückgang der Einnahmen vom Jahre 1872 auf 1873 und von diesem Jahre auf 1874 in die Augen, welcher jedoch seine Erklärung darin findet, dass im Jahre 1872 nur solche Linien im Betriebe standen, welche einen sehr dichten Personenverkehr besitzen, daher günstige kilometrische Einnahmen ergaben, welche durch das Hinzutreten von bedeutend verkehrsärmeren Linien in den Jahren 1873 und 1874 vermindert wurden.

Der weitere Rückgang in den Jahren 1875—1877 mag wohl zum Theile der Einführung der Transportsteuer zugeschrieben werden können, zu dem weit grösseren jedoch durch die in diesen Jahren in Ungarn herrschende wirthschaftliche Depression.

Der im Jahre 1878 eingetretene grössere Rückgang kann nur als eine Folge der Verstaatlichung der 607 km langen Ostbahn angesehen werden, welche nur einen sehr schwachen Personenverkehr hatte; in diesem Jahre haben auch die Einnahmen ihren tiefsten Stand erreicht und steigen von da an von Jahr zu Jahr, wobei diese konstante Steigerung nicht einmal durch die im Jahre 1881 erfolgte Erhöhung der Transportsteuer von 10 auf 15 % unterbrochen wurde. Ja, es trat sogar in diesem Jahre, wohl zufolge Verstaatlichung der einen guten Personenverkehr besitzenden Theissbahn, eine namhafte Steigerung ein. Eine geringere Steigerung ergab sich wieder im Jahre 1884, infolge Verstaatlichung der verkehrsärmeren Donau-Draubahn und Ersten Siebenbürger Eisenbahn, wogegen im Jahre 1885, infolge der Budapester Landesausstellung, wieder eine grössere Zunahme eintrat, an welcher zu einem kleinen Theile auch die Verstaatlichung der 392 km langen Alföldbahn beitrug, deren kilometrische Einnahmen aus dem Personenverkehr etwas höher waren als die der Ungarischen Staatsbahnen.

Der Rückgang in den Jahren 1886 und 1888 lag wieder nur in den sich ungünstiger gestaltenden allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnissen des Landes.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Herbstsession des Oesterreichischen Staatseisenbahnrathes.

In dieser am 29. Oktober d. J. zusammengetretenen Versammlung ist ausser den gewöhnlichen Punkten der Tagesordnung: Mittheilungen über die Durchführung der Beschlüsse der letzten Session, Grundzüge der Sommer-Fahrordnung und mehrerer Anträge über bessere Zuganschlüsse, Wagenwechsel u. dergl. m., noch über folgende wichtigere Gegenstände verhandelt worden und zwar: Ueber den vorläufigen Bericht des aus Anlass des bevorstehenden Zusammentretens der ersten Konferenz über eventuelle Abänderungen und Verbesserungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr aus Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes gewählten Subkomitees, und über die Vereinfachung des derzeitigen Vorganges bei nachträglichen Verfügungen des Absenders im (§ 64 Abs. 6—9 des Betriebsreglements, entspricht § 58 des Vereins-Betriebsreglements) internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre. Ausser diesen Punkten der Tagesordnung wurde mit Bezug auf den Beschluss der letzten Frühjahrssession: „Das Handelsministerium wird aufgefordert, neue Verhandlungen mit den Verwaltungen den Oesterreichischen Privatbahnen einzuleiten, um dieselben und die Oesterreichischen Staatsbahnen zur Annahme eines einheitlichen, für den gesammten internen Güterverkehr in Oesterreich gültigen Gütertarifes zu bestimmen“ — die Antwort des Handelsministeriums besprochen: „Die auf die fragliche Angelegenheit bezüglichen Studien wurden eingeleitet, sind jedoch noch nicht zum Abschlusse gelangt.“ Das Ergebniss der Berathungen über diese und andere vorgekommenen Gegenstände werden wir nach dem zu gewärtigenden offiziellen Berichte nachtragen.

Die Oesterreichische Regierungsvorlage, betreffend die Lokalbahnen.

Das Gesetz, dessen Entwurf dem Abgeordnetenhause vorliegt, ist bestimmt, an Stelle des Gesetzes vom 17. Juni 1887 über den Bau und Betrieb von Lokalbahnen zu treten, welches mit dem vorigen Jahre abgelaufen ist und provisorisch um 1 Jahr verlängert wurde. Der Entwurf unterscheidet zwischen Lokalbahnen und Kleinbahnen und fügt hierdurch in die Nomenklatur der Legislative Oesterreichs einen neuen Typus ein. Als Kleinbahnen werden für den öffentlichen Verkehr bestimmte Lokalbahnen von ganz untergeordneter Bedeutung bezeichnet, bei welchen die Spurweite und die Wahl des Mo-

tors als irrelevant erscheint, die ohne Verbindung mit einer Hauptbahn oder nur mit einseitigem Anschluss an eine solche den örtlichen Verkehr in einzelnen Gemeinden vermitteln und bei welchen eine ihren Charakter alterirende Fortsetzung ausgeschlossen erscheint. Die Entscheidung ob eine Bahn als Kleinbahn zu betrachten ist, steht der Regierung zu. Für die Kleinbahnen werden weitergehende Begünstigungen in Aussicht genommen. Vorerst betrachten wir aber die Erleichterungen und Begünstigungen für die Lokalbahnen im eigentlichen Sinne. Hier kommen zunächst Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen in Betracht. Das Ausmaass für diese Befreiungen ist einheitlich und obligatorisch festgesetzt, während bisher die Entscheidung dem einzelnen Falle überlassen war. Für die der Regierung überreichten Lokalbahnprojekte und ihre Beilagen, wie Planstudien, Skizzen usw., wird volle Stempelfreiheit konzedirt. Die Gebührenbefreiung für Grundeinlösungen, welche bisher nur während des ersten Betriebsjahres galt, ist bis zum Schluss des dritten Betriebsjahres verlängert. Ferner wird die Stempel- und Gebührenbefreiung für die Titres der Lokalbahn, welche bisher nur für die erste Kapitalsbeschaffung galt, auch auf alle folgenden Emissionen ausgedehnt, welche für Erweiterungsbauten und Nachschaffungen nothwendig werden. Die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer ist nunmehr obligatorisch und einheitlich auf 30 Jahre fixirt; diese Befreiung tritt sofort ausser Kraft, wenn das Erträgniss der betreffenden Lokalbahn nach Abrechnung der Steuern und Zuschläge ausreicht, um die ausgegebenen Prioritäten mit 4 %, die Aktien mit 5 % zu verzinsen und die Tilgung sicherzustellen. Die Stempelgebühr für Personenfahrkarten wird auf Ansuchen der Lokalbahn mit 3 % des Fahrpreises bemessen; diese letztere Begünstigung findet auch auf bereits bestehende Lokalbahnen Anwendung. Die Stempel- und Gebührenbefreiung wird zugestanden für solche Anlehen, welche von einzelnen Königreichen und Ländern zur Kapitalsbeschaffung und Beitragsleistung beim Baue von Lokalbahnen mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegeben werden; die Zinsen solcher Anleihen, die innerhalb 70 Jahren getilgt werden müssen, sind von jeder Steuer, namentlich der Einkommensteuer, befreit. Für Schuldverschreibungen, welche zum Zwecke der Geldbeschaffung für neue Lokalbahnen, sowie für Investitionen bei bereits bestehenden Bahnen von einer mit der Garantie des Landes ausgestatteten Landesbank oder von einem anderen hierzu befugten Kreditinstitut mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegeben und unter deren besonderer Aufsicht entsprechend fundirt werden, kann im Sinne des Gesetzes vom 10. Juli 1865 die Gebührenfreiheit konzedirt werden. Die Fundirung dieser Schuldtitres kann erfolgen durch Forderungen an den Staat, ein Kronland oder eine autonome Körperschaft oder bei entsprechender Sicherheit von Privatinteressenten durch Darlehen, welche im Eisenbahnbuch oder auf andere Weise sichergestellt sind, zum Beispiel Obligationen von Landes-Eisenbahnanlehen, Titres garantirter Bahnen oder anderer garantirter Unternehmungen usw. Den erwähnten Anstalten (Landesbanken oder anderen Kreditinstituten) steht, insofern sie der Erwerbsteuer unterliegen, auch hinsichtlich der Zinsen dieser Schuldverschreibungen das dem Schuldner im Einkommensteuerpatente eingeräumte Abzugsrecht zu. Die erwähnten Schuldverschreibungen werden unter gewissen Voraussetzungen als pupillarsicher erklärt, wenn nämlich die zur Verzinsung und Tilgung erforderlichen Beträge durch Forderungen des Emissionsinstituts in gleicher Höhe gedeckt sind oder eine Zahlungs- oder Bürgschaftsverpflichtung des Staates oder ein Pfandrecht besteht. Für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen können von der Staatseisenbahn-Verwaltung im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung die folgenden besonderen Begünstigungen zugestanden werden:

1. Die Uebernahme der Lokalbahn in Staatsbetrieb für Rechnung des Konzessionärs, entweder gegen einen bestimmten Prozentsatz der Bruttoeinnahmen oder gegen ein Pauschale der Selbstkosten, wobei speziell von einer Anrechnung der Kosten der Centralverwaltung oder einer Vergütung für die Mitbenutzung bestehender Anlagen (Bahnhöfe usw.) oder die Besorgung des Stationsdienstes insolange Umgang genommen werden kann, als das Erträgniss der Lokalbahn die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nicht deckt.

2. Die Stundung der Betriebskosten-Vergütung zum Zwecke der vorzugsweisen Deckung des Dienstes der Prioritäten und Prioritätsaktien (nicht der Stammaktien).

3. Die Uebernahme des Betriebes bestehender oder künftig herzustellender Lokalbahnen für eigene Rechnung des Staates gegen eine fixe Pachtrente, insofern durch Frachtengarantien oder Interessentenbeiträge ein gewisses Erträgniss gesichert erscheint.

4. Die aus Anlass der Einmündung von Lokalbahnen in Staatsbahnen erforderlichen Anlagen, sowie die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterial, Inventarsgegenständen, Fahrbetriebsmitteln usw. für die Lokalbahnen soll in der Regel gegen Vergütung der Selbskosten erfolgen. Es kann aber ausnahmsweise seitens der Staatsverwaltug diese Leistung auch unentgeltlich oder gegen Uebernahme von Titres erfolgen, wodurch die Finanzirung wesentlich erleichtert werden muss. Das Normale dürfte eine Leistung gegen Uebernahme der Titres sein.

5. Die Beförderung von Bau- und Betriebsmaterialien soll auf den Staatsbahnen zum Regiepreise erfolgen.

Alle diese Bestimmungen gelten in erster Linie für die Staatsbahnen. Es sollen aber auch die Privatbahnen, insofern der Staat einen Einfluss in dieser Richtung zu üben in der Lage ist, zur Gewährung ähnlicher Begünstigungen angehalten werden. Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Kapitalsbeschaffung für neue Lokalbahnen durch Beitragsleistungen à fonds perdu oder gegen Refundirung in Titres aller Art entweder in der Form einer Kapitalszahlung oder jährlicher Subventionen zu betheiligen; dies hat zur Voraussetzung, dass durch das Entstehen der Lokalbahn ziffermässig bestimmte Vortheile für einzelne Zwecke der Staatsverwaltung (Post, Telegraph, Strassen-, Forst-, Domänen-, Montanwesen, Salinenbetrieb, Staatsbahnen usw.) erwachsen, und die Betheiligung ist auf das Ausmaass des dem Staate hieraus erwachsenden Nutzens beschränkt. Die durch jährliche Subventionen geleisteten Beiträge haben aufzuhören, wenn das Erträgniss der Bahn zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals hinreicht. Für weitergehende Betheiligungen bedarf die Regierung der Zustimmung der Legislative. Die Staatsbahnverwaltung kann unter gewissen Voraussetzungen bestehende Lokalbahnen mitbenutzen, doch wird hierbei ausdrücklich festgesetzt, dass die Mitbenutzung nicht zu Konkurrenzzwecken gegenüber der Lokalbahn stattfinden darf. Wenn sich aus Anlass dieser Mitbenutzung, z. B. durch den Uebergang fremder Fahrbetriebsmittel, Rekonstruktionen der Lokalbahnanlage nothwendig machen, sind die Mehrkosten der Lokalbahn zu vergüten. Sehr eingehende Bestimmungen enthält das Gesetz über die Mitbenutzung von Reichsstrassen. Bei wichtigen Strassenzügen hat die Anlage der Bahn so zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite benutzt werden kann. Bezüglich der Zweckmässigkeit und der Bedingungen für die Strassenbenutzung soll das Lokalbahnamt, in zweiter Instanz das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium entscheiden. Ein Entgelt für die Strassenbenutzung ist in keinem Falle zu entrichten. Nach dem bisherigen Gesetze war die Emission von Prioritätsobligationen nur dann zulässig, wenn der Dienst der Obligationen vom Staate garantirt war. Nunmehr wird eine Prioritätenbegebung auch dann möglich sein, wenn ein hinreichendes Erträgniss anderweitig, z. B. durch Garantie der Länder, autonomer Korporationen, Interessentenbeiträge, ausreichend gesichert ist.

Der zweite Abschnitt des Gesetzes behandelt die Kleinbahnen. Die Definition der Kleinbahnen haben wir oben mitgetheilt. Die Konzessionsdauer der Kleinbahnen wird mit 50 Jahren bemessen. Im allgemeinen gelten auch für die Kleinbahnen alle für die Lokalbahnen gewährten Begünstigungen. Doch ist die Einflussnahme des Staates auf den Bau und Betrieb von Kleinbahnen wesentlich beschränkt und bezieht sich nur auf die allgemeine Genehmigung der Trasse und der Anlage, auf die Wahrung sicherheitspolizeilicher Rücksichten, auf den Schutz der Bahnanrainer und die Sicherung der Rechte dritter Personen. Die Kleinbahn kann zu Leistungen an das Militärärar nur dann verpflichtet werden, wenn dies nach der Anlage und Einrichtung der Bahn ohne Vornahme von Rekonstruktionen möglich ist. Die Feststellung der Tarife und Nebengebühren bleibt der Unternehmung überlassen, unter der Voraussetzung, dass vollkommene Parität bezüglich aller die Bahn benutzenden Faktoren eingehalten wird. Die Staatsverwaltung hat aber das Recht, Tarifermässigungen zu fordern, sobald die Bahn in zwei auf einanderfolgenden Jahren ihr Anlagekapital mit mindestens 5 % verzinst. Die Steuerfreiheit wird auf 15 Jahre begrenzt; die Gebühr für den Personen-Fahrkartenstempel kann auf 1 % des Fahrpreises ermässigt werden, insofern nicht überhaupt eine Stempelbefreiung besteht. Die Regierung wird ermächtigt, bei Kleinbahnen auf das Einlösungs- und Heimfallsrecht zu verzichten. Die Bestimmungen des Lokalbahngesetzes können auch auf bestehende Bahnen unter gewissen Voraussetzungen Anwendung finden. Das neue Lokalbahngesetz gilt für unbeschränkte Dauer, während das frühere Gesetz bekanntlich nach 6 Jahren ablief. In den verschiedenen Gutachten wurde eine 10jährige Geltungsdauer begehrt; die Regierung hat sich aber entschlossen, einen Endtermin nicht festzusetzen, um nicht allfällige Verbesserungen und Ergänzungen durch die Legislative zu erschweren.

Die Rentabilität der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Spezialvorlage über das Budget der Oesterreichischen Staatsbahnen enthält zum ersten Male eine genaue Aufstellung des Zinsen- und Tilgungserfordernisses für das in dem Ge-

sammtnetz der Oesterreichischen Staatsbahnen investirte Kapital. Aus der Gegenüberstellung dieses Erfordernisses und des Nettoertrags ergibt sich die Rentabilität. Die Verzinsung und Tilgung der neuen oder alten Titres der erworbenen Privatbahnen beziffert sich mit 39,13 Millionen Gulden. Die Kosten der vom Staate gebauten Eisenbahnen wurden hauptsächlich durch Ausgabe von Rente oder aus den Kassenbeständen bestritten und stellen sich auf 275,7 Millionen Gulden. Nimmt man das Erforderniss für die Verzinsung dieses Betrags mit 4,25 % an, so ergibt sich ein Zinsenbedarf von 11,7 Millionen Gulden. Sämmtliche entweder angekauften oder vom Staate gebauten Eisenbahnen ergeben daher einen Jahresaufwand von 50,84 Millionen Gulden. Diesem Aufwande steht nach dem Voranschlage für das Jahr 1895 im Ordinarium ein Betriebsüberschuss von 28,41 Millionen Gulden gegenüber. Demnach ist ein Staatszuschuss von 22,43 Millionen Gulden zu leisten. Das Anlagekapital des Staatsbahnnetzes in einer Ausdehnung von 6 831 km wird sich im Jahre 1895 auf 1,1 Milliarden Gulden belaufen. Da der Betriebsüberschuss mit 28,41 Millionen Gulden veranschlagt ist, so wird die Verzinsung des in den Staatsbahnen investirten Kapitals 2,58 % betragen.

Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln.

Der K. K. Finanzminister hat in seinem Exposé für das Jahr 1895 die voraussichtliche Aufnahme eines Anlehens zur Vermehrung des Fahrparks der K. K. Staatsbahnen mit der Begründung in Aussicht gestellt, dass die Zunahme des Verkehrs auf den K. K. Staatsbahnen eine solche Finanzoperation nothwendig erscheinen lässt. Dass diese Verkehrszunahme faktisch stattgefunden hat, ist aus den Quartalsausweisen der Staatsbahnen zu entnehmen, welche bekunden, dass sich die Verkehrseinnahmen in den ersten 3 Quartalen dieses Jahres um 4 000 000 fl. erhöhten.

Auch die Privatbahnen werden diesem Beispiele folgen; so gedenkt die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine bedeutende Wagenbestellung vorzunehmen und dasselbe soll von Seite der Aussig-Teplitzer und der Buschtêhrader Bahn der Fall sein. Bei der Südbahn ist man ebenfalls zu einer namhaften Vermehrung des Fahrparks entschlossen und der diesbezügliche Auftrag hat sich lediglich durch die Vorbereitungen für die Verstaatlichungs-Verhandlungen verzögert. An die staatliche Bestellung endlich dürften sich mehrfache kleinere Anschaffungen für verschiedene Lokalbahnen reihen. Unter solchen Umständen ist sowohl für die Lokomotiv- als Wagenbaufabriken diesmal eine längere Campagne lebhafter Arbeitsthätigkeit zu erwarten, dabei dürfte sich die letztere nicht blos in der Schablone der bisherigen Konstruktionen bewegen, sondern es ist die Rede von zwei sehr wichtigen Neuerungen, die auf dem Gebiete des Wagenbaues eingeführt werden sollen und in denen Oesterreich den Vortritt besitzen würde. Die eine besteht in einem neu konstruirten Lastwagen, für welchen Direktor Zipperling von der Simmeringer Fabrik das Patent erworben hat. Geradezu epochemachend aber soll eine zweite, noch geheim gehaltene Neuerung in gleicher Richtung sein, für welche sich eine andere Oesterreichische Wagenbau-Gesellschaft das Privilegium gesichert hat und der eine internationale Tragweite prognostizirt wird.

Der Aussenhandel der Monarchie im Jahre 1893.

Das statistische Departement im Handelsministerium hat die Statistik des auswärtigen Handels im Jahre 1893, soweit sie die Ein- und Ausfuhr im freien Verkehre betrifft, veröffentlicht. Die Einfuhr betrug 670 Millionen Gulden, die Ausfuhr 805 Millionen Gulden und die Handelsbilanz war demnach mit 135,4 Millionen Gulden aktiv. Die vorliegende Gesammtpublikation schliesst sich in Form und Inhalt dem Jahrgange 1892 an. Es wurden jedoch verschiedene Verbesserungen und Erweiterungen vorgenommen. Namentlich erscheint die Angabe der Provenienz- und Destinationsorte jetzt vollständig durchgeführt.

Mobiles Telephon für den Eisenbahndienst.

Unter diesem Namen ist ein sinnreicher Apparat auf den Oesterreichischen Staatsbahnen thätig, welcher gestattet, auf bestehenden Telegraphenleitungen gleichzeitig zu telegraphiren und zu telephoniren, ohne dass eine Korrespondenz die andere stört. Dieser Apparat lässt sich in 2 Minuten auf offener Eisenbahnstrecke in Thätigkeit setzen. Der Erfinder dieses kompendiösen Apparates, Oberinspektor Gattinger der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, welcher denselben auf der Landesausstellung in Lemberg ausgestellt hatte, ist durch die silberne Medaille des K. K. Handelsministeriums ausgezeichnet worden.

Reduktion des Aktienkapitals der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Die halbamtliche „Wiener Ztg." verlautbart nachstehende Kundmachung:

Nach den Bestimmungen des zwischen der Regierung und der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft am 31. Mai 1893 abgeschlossenen und mit Gesetz vom 27. Dezember 1893 genehmigten Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat, ist das dermalige Aktienkapital der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft per 15 500 000 fl., bestehend in 77 500 Stück Aktien à 200 fl., auf den Nominalbetrag von 3 100 000 fl. in der Weise zu reduziren, dass für je 5 alte Aktien 1 neue Aktie und überdies 1 Certifikat ausgefolgt wird, welches letztere den Besitzer zur seinerzeitigen Behebung des verhältnissmässigen Antheils an dem — nach Abwickelung aller schwebenden Verbindlichkeiten der Gesellschaft, sowie nach Ausscheidung eines Baarbetrages von mindestens 3 300 000 fl. als Einzahlung auf das verbleibende Aktienkapital von 3 100 000 fl. und als Reservefonds — noch erübrigenden Kapitalsbestande der Gesellschaft berechtigen wird. Demgemäss werden die Aktionäre eingeladen, den Umtausch der alten Aktien sammt den hängenden Kupons Nr. 14 bis einschliesslich 18 gegen die entfallenden neuen Aktien und Certifikate bei der Unionbank in Wien von jetzt ab baldmöglichst vorzunehmen.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat September d. J.

Auf den Linien der K. K. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen ausschliesslich der Bodensee-Dampfschifffahrt stellen sich Frequenz und Einnahmen im Monat September d. J. wie folgt: Mehrfrequenz von Personen 523 700, Mehrbeförderung von Gütern 76 038 t mit einer Mehreinnahme bei Personen von 256 012 fl. und einer Mehreinnahme bei Gütern von 217 088 fl. Im ganzen ergibt sich eine Mehreinnahme von 473 100 fl. Für die ersten 9 Monate dieses Jahres ergibt sich bei Personen eine Mehreinnahme von 1 232 793 fl. und bei Gütern eine Mehreinnahme von 4 165 417 fl. Im ganzen ergibt sich eine Mehreinnahme von 5 398 210 fl., d. i. 9,3 %.

Zugverspätungen im Monat September d. J. in Oesterreich.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 498; bei den Personenzügen über 20 Minuten 1 295; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 162; im ganzen 1 955. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und ungewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 172.

Voranschlag der Ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1895.

Bei der Verhandlung desselben im Finanzausschuss des Ungarischen Abgeordnetenhauses erklärte infolge von Anfragen bezw. Bemängelungen Handelsminister Lukács folgendes:

Die Höhe der nothwendigen Investitionen für das ganze Jahr im voraus genau zu bestimmen ist eine Unmöglichkeit; dies kann nur theilweise bezüglich der grösseren Anlagen erfolgen; kleinere Erweiterungen und Ausführungen werden durch den immer steigenden Verkehr bedingt; so ist schon jetzt die bedeutende Erweiterung des westlichen Bahnhofes in Budapest eine Nothwendigkeit. Die Tarife sind, wie der finanzielle Erfolg beweist, auf richtigen volkswirthschaftlichen Grundlagen aufgebaut; die Personentarife haben seit der Einführung des sich vollkommen bewährenden Zonensystems insofern eine kleine Aenderung erfahren, als einige Nachbarverkehre in den Fernverkehr einbezogen wurden, wodurch ein pekuniärer Erfolg erzielt wurde. Was die gewünschte grössere Anstellung von Kroaten im Eisenbahndienste betrifft, so mögen dieselben auch in grösserer Anzahl die Eisenbahnschule frequentiren; bei der Anstellung wird nie ein Unterschied zwischen den Angehörigen einer oder der anderen Nation gemacht. Ministerpräsident Dr. Weckerle fügte noch hinzu, dass auch für die Bahnbeamten der niedrigeren Dienstklassen und insbesondere für die Diurnisten die nöthige Fürsorge getroffen werde; die letzteren werden mit einem Quartiergelde bedacht, ihr Vorrücken und ihre Einreihung in die Beamtenkategorie, sowie ihre Pensionsberechtigung werde in befriedigender Weise geregelt. Schliesslich wurde der Voranschlag unter einstimmiger Anerkennung der Tadellosigkeit des Staatsbahnbetriebes unverändert votirt.

Nothstandstarife in Ungarn.

Für die Stationen mehrerer vom Nothstande heimgesuchten Komitate wurde auf den dieselben durchziehenden Linien der

Königlich Ungarischen Staats- und der von ihrer Direktion verwalteten Privatbahnen sowie auf der Fünfkirchen-Barcser und der Kaschau-Oderberger Bahn für Kleie, Mais, Erdäpfel und deren Abfälle bei einer Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief der Einheitssatz von 10 kr. für 1 km und 100 kg unter Zuschlag der Nebengebühr von 2 kr. für 100 kg bis auf weiteres festgestellt.

Erlöschen der Cholera in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat das den Verkehr von seuchenfördernden Waaren und Transporten beschränkende Verbot aufgehoben, nachdem die Cholera im Marmaroser Komitat erloschen ist.

Bahneröffnungen.

Die 41 km lange Theilstrecke Travnik - Dolnji-Vakuf-Bugojno der Bosnisch - Herzegowinischen Staatsbahnlinie Lasva-Bugojno wurde am 14. Oktober d. J. dem Betriebe übergeben mit den Stationen ab Travnik: Turbet (6 km), Golese (12 km), Komar (17 km), Oborci (23 km), Dolnji-Vakuf (30 km), Prusac H. (35 km), Bugojno (41 km). In Dolnji-Vakuf wird demnächst die im Bau befindliche 31 km lange Zweigbahn nach Jajce anschliessen.

Eröffnungen von Haltestellen.

Die zwischen den Stationen Tot-Komlos und Kardoskut der Bekes-Csanader Lokalbahn gelegene Haltestelle Gyula-mező wurde für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie als Ladestelle eröffnet.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Station.

Vom 1. November d. J. ab wurde die zwischen der Station Innsbruck und Völs gelegene, bisher nur für den Eilgut- und Frachtendienst eingerichtete Station Wilten (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Böhmischen Westbahn am 24. Oktober d. J.

hat das zwischen der Verwaltung der Gesellschaft und der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen (welches an anderer Stelle [s. unten] mitgetheilt wird), betreffend die Einlösung der gesellschaftlichen Linien durch den Staat, einstimmig angenommen und den Verwaltungsrath ermächtigt, für Rechnung des Staates ein Prioritätsanlehen im Betrage von 26,5 Millionen Gulden aufzunehmen, aus welchem die Einlösung der Böhmischen Westbahn, sowie die Kosten für den Umbau des Pilsener Bahnhofes bestritten werden sollen. Nachdem jedoch die Regierung sich vorbehalten hat, sich im Sinne des Verstaatlichungsübereinkommens mit dem Verwaltungsrathe über eine Erhöhung dieses Anlehens um höchstens 2 Millionen Gulden zum Zwecke des unter gewissen Umständen ins Auge zu fassenden Ausbaues von an die Linien der Böhmischen Westbahn anschliessenden Lokalbahnen zu verständigen, so wurde der Verwaltungsrath unter einem von der Generalversammlung ermächtigt, nach Perfektionirung des Uebereinkommens die in Rede stehende Vereinbarung mit der Regierung zu treffen und die Prioritätsanleihe um den genannten Betrag zu erhöhen. Die Anleihe wird aus 4 %, innerhalb 70 Jahren rückzahlbaren und durch 15 Jahre nicht konvertirbaren Prioritätsobligationen der Böhmischen Westbahn bestehen. Die auf die Liquidation der Gesellschaft bezugnehmenden Fragen, zu denen in erster Linie die Befriedigung der Genussschein-Besitzer gehört, wurden vorläufig zurückgestellt und werden dieselben einer nach Perfektionirung des Verstaatlichungsübereinkommens einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Diese Zurückstellung ist um so begründeter, als die Auseinandersetzung mit den Genussschein-Besitzern eine Angelegenheit ist, welche ausschliesslich die Gesellschaft berührt. Nachdem das Uebereinkommen, betreffend die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn, von der Generalversammlung genehmigt ist, erscheinen die Vorbedingungen für die Einbringung der Vorlage im Reichsrathe erfüllt.

Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn am 27. Oktober d. J.

Zuerst wurde der Bericht des Verwaltungsrathes über den Rechnungsabschluss des Jahres 1893 erstattet. Die zeitliche Verschiebung in der Perfektionirung des Verstaatlichungs-Uebereinkommens hatte zur Folge, dass der Betrieb in diesem Jahre noch für Rechnung der Gesellschaft geführt wurde. Die Ergebnisse desselben hielten sich in dem Umfange wie im Jahre 1892. Der Vorsitzende berichtete sodann über das neuerlich abgeschlossene Verstaatlichungs - Uebereinkommen. Er weist darauf hin, dass der Verwaltungsrath von der ausserordentlichen Generalversammlung am 14. Februar d. J. die Ermächtigung erhalten habe, den Termin zur Perfektionirung des früheren Uebereinkommens bis 30. Juni d. J. zu erstrecken und die hierdurch bedingten formalen Aenderungen des Uebereinkommens mit der Regierung zu vereinbaren. Der Verwaltungsrath ist jedoch nicht in die Lage gekommen, von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen und das Uebereinkommen ist ausser Kraft getreten. Mit Erlass vom 20. September d. J. hat das Handelsministerium den Verwaltungsrath zu neuerlichen Verhandlungen eingeladen, die vor kurzem zum Abschluss gebracht wurden. Das neue Uebereinkommen beruht auf gleicher Grundlage und enthält im wesentlichen dieselben Bestimmungen wie das frühere, mit der Modifikation jedoch, dass als theilweise Entschädigung für die um 1 Jahr später beginnende Verzinsung der im Umtausch gegen die Aktien hinauszugebenden 4 % Prioritätsobligationen ein Betrag von 40 kr. für jede Aktie aus den seit Abschluss des früheren Uebereinkommens zugewachsenen Betriebsüberschüssen an die Aktionäre baar ausbezahlt wird. Der Verwaltungsrath stellt den Antrag, die Generalversammlung wolle beschliessen: Das Uebereinkommen, welches am 23. Oktober d. J. zwischen der Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe unter Beitritt des Prioritätenkurators andererseits, betreffend den Ankauf der Mährischen Grenzbahn durch den Staat, abgeschlossen worden ist, wird genehmigt, und wird der Verwaltungsrath zur Durchführung der Vereinbarungen ermächtigt. Infolge hiervon wird für den Fall der Perfektionirung des Uebereinkommens die Auflösung der Gesellschaft beschlossen und der Verwaltungsrath auch mit der Einleitung der diesfalls nöthigen Schritte betraut. Aktionär Dr. Salz kommt auf Grund der von ihm aufgestellten Berechnungen zu dem Schlusse, dass das Uebereinkommen für die Gesellschaft äusserst nachtheilig sei, und dass es vom Standpunkte der Aktionäre unannehmbar erscheint, weil der Schaden, der ihnen daraus erwächst, weder durch die thatsächliche noch durch die rechtliche Lage des Unternehmens gerechtfertigt sei. Der Vorsitzende erwiderte, der Verwaltungsrath sah sich durch die thatsächlichen Verhältnisse, insbesondere durch das Verhältniss zu den Prioritätenbesitzern, das zu einer Katastrophe führen konnte, zu dem Uebereinkommen gedrängt und vermochte ein besseres nicht zu erzielen. Die Einnahmen der Bahn in den letzten 8 Jahren waren so trostlos, dass in absehbarer Zeit eine Rente für die Aktionäre nicht zu erhoffen ist. Nun wird ihnen nach dem Uebereinkommen doch eine, wenn auch mässige Rente gewährt; sie mögen daher dasselbe freudig annehmen. Bei der Abstimmung wurde das Uebereinkommen mit allen gegen 112 Stimmen angenommen, von welchen Aktionär Salz allein 111 Stimmen vertrat.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Rücktritt des Deutschen Reichskanzlers und die Ernennung seines Nachfolgers hatten die Stimmung der Wiener Börse nicht verändert, vielmehr ist eine überraschende Hausse eingetreten. Die Spekulation hat nämlich in diesem Ereignisse keine Ursache zu einer politischen Beunruhigung gefunden, weil sie annahm, dass Fürst Hohenlohe die guten Beziehungen zu Oesterreich und zu Russland weiter unterhalten wird. Die Aufwärtsbewegung unserer Effekten ist durch die „vierfache Wurzel vom zureichenden Grunde" — sinkender Zinsfuss, glänzende Staatsfinanzen, die innere Güte unserer Dividendenpapiere und das rastlose Anwachen des Nationalwohlstandes — begründet. Von Bahnaktien waren vor allem die der Staatsbahngesellschaft (278,50) in Nachfrage, weil deren Verstaatlichung im Staatseisenbahnrathe beantragt werden soll und weil ihre Septembereinnahmen mit 2 599 195 fl., also mit einem Plus von 52 520 fl. gegen die gleiche Periode des Vorjahres ausgewiesen wurden; einer Steigerung erfreuten sich auch die Aktien der Elbethalbahn (278,50), der Böhmischen Westbahn (404,50), der Buschtêhrader Bahn (Lit. A. 1344), der Lemberg-Czernowitzer Bahn (286) und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (205,40). Trotz einiger Realisirungen behaupteten sich die Aktien der Kaiser Ferdinands - Nordbahn (3395) und der Ungarisch - Galizischen Bahn (210) zur vorwöchentlichen Notiz. Die der Nordwestbahn (245,75) gaben etwas nach. Von Prioritäten sind die 3 % der Südbahn (164,30) in den Vordergrund getreten, weil denselben durch die Verstaatlichung neue, schwer ins Gewicht fallende Garantien geboten werden.

Uebereinkommen mit der Böhmischen Westbahn.

Die Aktionäre der Böhmischen Westbahn haben über das mit der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Einlösung dieser Bahn durch den Staat, berathen und beschlossen (s. oben). Das Uebereinkommen hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Die Aktiengesellschaft der K. K. priv. Böhmischen Westbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt das Eigenthum der im Eisenbahnbuche des K. K. Landesgerichts in Prag eingetragenen, den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 8. September 1858, H.-M.-V.-Bl. Nr. 79, und des Uebereinkommens vom 23. Oktober 1860 bildenden Eisenbahn von Prag über Pilsen bis zur Oesterreichisch-Bayerischen Reichsgrenze nebst der Zweigbahn von Chrast nach Radnitz einschliesslich der etwa der Gesellschaft gehörigen Schleppbahnen, der Geleise und sonstigen Anlagen in den Anschlussstationen, ferner mit Einschluss des gesammten zum Betriebe der bezeichneten Eisenbahn dienenden oder sonst der Gesellschaft gehörigen festen und beweglichen Materials, des gesammten gesellschaftlichen Fahrparkes, der Reserve- und Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräthe aller Art, sowie des nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen Grundbesitzes der Gesellschaft, insbesondere der Realität C.-N. 149 in Pilsen, Prager Vorstadt, sammt allem Zubehör. Ferner überträgt die Aktiengesellschaft der K. K. priv. Böhmischen Westbahn alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche ihr in Gemässheit des Staatsvertrages zwischen Oesterreich und Bayern vom 21. April 1856, R.-G.-Bl. Nr. 100, und der Uebereinkunft zwischen der K. K. Oesterreichischen und der Königlich Bayerischen Regierung vom 20. September 1858, R.-G.-Bl. Nr. 236, sowie auf Grund der bestehenden Vereinbarungen mit der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung bezüglich des Betriebes der Königlich Bayerischen Staatsbahnstrecke von der Reichsgrenze bis Furth und der Mitbenutzung der gemeinsamen Grenz- und Wechselstation bei Furth erwachsen sind, an den Staat, welcher als Rechtsnachfolger der Gesellschaft in die diesfalls mit der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung bestehenden Verträge eintritt. In die Schleppbahnverträge und sonstige auf den Bahnbetrieb bezügliche Verträge wird der Staat als Rechtsnachfolger der Gesellschaft mit den derselben zustehenden Rechten und Pflichten eintreten.

§ 2. Die Erträgnisse der Bahn fallen vom 1. Januar d. J. angefangen dem Staate zu, und gehen demnach alle von diesem Zeitpunkte angefangen erwachsenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zu Gunsten bezw. zu Lasten des Staates. Zu den Betriebsausgaben gehören insbesondere auch die Einkommensteuer sammt Zuschlägen sowie sonstige öffentliche Abgaben, die Kuponstempel-Gebühren und die Kosten der Notirung der gesellschaftlichen Effekten an öffentlichen Börsen. Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis Ende 1893 sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Gesellschaft, welche dagegen auch für alle aus dem Bau und Betrieb der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte sich ergebenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat. Ebenso verbleiben alle jene Aktiven, welche nicht zufolge der Bestimmungen im § 1 dieses Vertrages an den Staat zu übergeben sind, insbesondere die gesellschaftlichen Fonds (Spezialfonds, Reservefonds, Spezial-Reservefonds), in dem durch die Bilanz vom 31. Dezember 1893 ausgewiesenen Bestande zuzüglich der laufenden Zinsenerträge und der aus den Erträgnissen des Jahres 1893 diesen Fonds gewidmeten Dotationen, die Kassen- und Effektenbestände, die ausstehenden Forderungen usw. im Eigenthum der Gesellschaft.

§ 3. Im Hinblick auf die Bestimmung im § 1 ist die Gesellschaft vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des K. K. Handelsministeriums die im § 1 angeführten Vermögensobjekte zu veräussern oder zu belasten oder in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung der gesellschaftlichen Eisenbahn neue, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehende Verpflichtungen zu übernehmen. Abgänge oder Belastungen der Eisenbahn, welche sich in dieser Hinsicht ergeben sollten, hat die Gesellschaft zu vertreten.

§ 4. Als Entgelt für die im § 1 angegebene Eigenthumsübertragung verpflichtet sich die K. K. Staatsverwaltung zu den in den folgenden §§ 5 bis 8 festgesetzten Leistungen.

§ 5. Nachdem die Erträgnisse der Bahn vom Jahre 1894 bereits dem Staat zufallen, ist das den Dienst des Jahres 1894 betreffende Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der im Umlauf befindlichen Obligationen der beiden bestehenden 4 % Prioritätsanlehen der Gesellschaft im ursprünglichen Nominalbetrage von 14 303 000 fl. Oe. W. in Silber und 1 999 800 ℳ. Deutsche Reichswährung zu Lasten des obigen Erträgnisses zu bestreiten, und wird der Staat nach Abschluss der Betriebsrechnung des Jahres 1894, längstens aber am 1. Juli 1895 für jede der nach der Verloosung am 1. Juli 1893 bezw. nach der Rückzahlung am 1. Januar 1894 noch im Umlauf befindlichen Aktien à 200 fl. eine Dividende und Superdividende von zusammen 16 fl. Oe. W., abzüglich der schon hierauf am 1. Juli 1894 und am 1. Januar 1895 mit je 5 fl. geleisteten Theilzahlungen, und für jeden der nach der obigen Aktientilgung im Umlauf befindlichen Genussscheine einen Betrag von 6 fl. Oe. W. bezahlen. Die am 1. Juli 1894 verloosten 207 Stück Aktien erhalten aus dem Erträgnisse dieses Jahres am 1. Januar 1895 den planmässigen Tilgungsbetrag von 200 fl. unter gleichzeitiger Ausfolgung eines Genussscheines. Weitere Aktienverloosungen finden nicht statt.

§ 6. Mit dem 1. Januar 1895 übernimmt der Staat kraft dieses Uebereinkommens die im § 5 bezeichneten 4 % Prioritätsanlehen zur Selbstzahlung, wogegen die Gesellschaft für etwaige noch nicht zur Löschung gelangte Restbeträge der ursprünglichen 5 % Prioritätsanlehen (Emission 1861 und 1869) ausschliesslich und allein aufzukommen hat. Ferner wird der Staat der Gesellschaft zur Ausschüttung an die Aktionäre und Genussscheinbesitzer im Wege der Liquidation einen Nominalbetrag von 23 550 800 fl. Oe. W. oder 47 101 600 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung in Obligationen eines neuen Prioritätsanlehens ausfolgen, welches vom obigen Termin angefangen mit jährlich vier (4) Prozent verzinslich und innerhalb 70 Jahren im Wege der Verloosung zum vollen Nennwerthe rückzahlbar ist. Dieses Anlehen, dessen Kupons und Obligationen ohne jeden Steuer-, Stempel- oder Gebührenabzug einzulösen sind, wird ob der Böhmischen Westbahn mit dem Range hinter den bestehenden Anlehensemissionen bücherlich sichergestellt und vom Staate kraft dieses Uebereinkommens zur Selbstzahlung übernommen. Die der Gesellschaft auszufolgenden Prioritätsobligationen sollen durch 15 Jahre vom Tage der Ausgabe angefangen nur nach Maassgabe des von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplanes rückzahlbar sein. Gleichwie der Tilgungsplan unterliegen auch das Formular der Theilschuldverschreibungen des neuen Anlehens, sowie die Modalitäten der Begebung der Genehmigung der K. K. Staatsverwaltung. Der erste Kupon der neuen Obligationen wird ganzjährig am 2. Januar 1896 ausbezahlt; von da ab erfolgt die Verzinsung halbjährig nachhinein am 1. und 2. Januar.

§ 7. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Ausgabe der Obligationen des im § 6 bezeichneten neuen Prioritätsanlehens für Rechnung des Staates zu bewirken und auf Verlangen der K. K. Staatsverwaltung die Nominalsumme dieses Anlehens um jenen Betrag zu erhöhen, welcher zur Abstattung der dem Staate gegenüber der Gesellschaft ausserdem obliegenden Verpflichtungen (§ 8), sowie für Investitionszwecke als erforderlich erkannt wird. Sofern in letzterer Hinsicht die Erhöhung mehr als 2 000 000 fl. betragen sollte, wird die Staatsverwaltung sich hierüber mit der Gesellschaft verständigen. Die K. K. Staatsverwaltung ist geneigt, der Gesellschaft für den Fall, als diese letztere zur leichteren Durchführung der Liquidation noch weitere als die ihr nach § 6 zufliessenden Obligationen des neuen Anlehens benöthigen sollte, solche Obligationen unter zu vereinbarenden Bedingungen bezüglich des Uebernahmekurses und Nominalbetrages käuflich zu überlassen.

§ 8. Ausser den in den §§ 5 bis 7 bezeichneten Zahlungen und Leistungen wird der Staat der Gesellschaft den einverständlich zu ermittelnden, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung festzusetzenden Werth des von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu übernehmenden Materialvorrathes einschliesslich der Reservestücke, soweit die zu übernehmenden Materialien für den Staatsbetrieb verwendbar erscheinen, nach Abzug des Werthbetrages von 150 000 fl., welcher in Gemässheit der Bestimmung im § 19, zweiter Absatz der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 8. September 1859, ohne besonderes Entgelt an den Staat überzugehen hat, bei Abschluss der Liquidation vergüten. Zu dem gleichen Zeitpunkte wird der Gesellschaft der zu ihren Gunsten aus der Abrechnung über das konzessionsmässig besonders zu vergütende Bahnzugehör, die erforderlichen Pensionsfonds-Zuschüsse, Nachtragsbauten usw. sich ergebende Aktivsaldo per 100 000 fl. ausgefolgt werden.

§ 9. Es wird einverständlich anerkannt, dass durch das gegenwärtige Uebereinkommen die von der Gesellschaft zufolge ihrer Erklärung vom 6. Juli 1893 übernommene Verpflichtung wegen Leistung eines Beitrages von 350 000 fl. zu den Kosten der Erweiterung und Umgestaltung ihres Bahnhofes in Pilsen in keiner Weise berührt wird, und verpflichtet sich sohin die Gesellschaft, den obigen Betrag in Baarem oder eventuell im Wege der Kompensation mit den zufolge dieses Uebereinkommens vom Staate der Gesellschaft zugesicherten Leistungen nach Maassgabe des Baufortschrittes des Pilsener Bahnhofes an die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zu bezahlen.

§ 10. Die Uebernahme des Betriebes der im § 1 bezeichneten Bahn durch den Staat hat nach Perfektion des Uebereinkommens unverweilt und womöglich schon mit 1. Januar 1895 zu erfolgen. Die Gesellschaft ist dagegen verpflichtet, sobald das Uebereinkommen perfekt geworden ist, den Betrieb der Bahn auf Verlangen der K. K. Staatsverwaltung bis zu dessen Uebergabe für Rechnung des Staates nach den Weisungen der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen fortzuführen, ohne dass der Staat hier-

für eine besondere, bisher nicht bestandene Vergütung zu leisten hätte.

§ 11. Gleichzeitig mit der Uebergabe der Bahnen in den Besitz und die Verwaltung des Staates (§ 10) sind die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesammte gesellschaftliche Archiv, insofern diese Behelfe nicht für die Abwickelung der schwebenden Geschäfte und für die Liquidation der Gesellschaft erforderlich sind, der K. K. Staatsverwaltung zu übergeben, welche diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren wird, dass deren Benutzung dem Verwaltungsrathe, beziehungsweise den Liquidatoren der Gesellschaft, anstandslos ermöglicht wird.

§ 12. Die Uebergabe des Eigenthums der im § 1 angeführten Bahn sammt dem daselbst bezeichneten Zugehör an den Staat soll, sobald das gegenwärtige Uebereinkommen bindende Kraft erlangt (§ 19) und die eisenbahnbücherliche Einverleibung des Pfandrechtes für das nach §§ 6 und 7 neu auszugebende Prioritätsanlehen stattgefunden haben wird, mittelst eines hierüber aufzunehmenden, von der Staatsverwaltung und der Gesellschaft zu fertigenden Protokolls erfolgen, und ist sohin die bücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates an den im § 1 angeführten Immobilien durchzuführen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zur bücherlichen Eigenthumsübertragung an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden sofort nach erfolgter Uebergabe der Bahn auf Verlangen der K. K. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 13. Das gesammte Dienstpersonal der K. K. priv. Böhmischen Westbahn wird, unter Wahrung der von demselben vor dem heutigen Tage oder mit ausdrücklicher Genehmigung der K. K. Staatsverwaltung auch nach demselben erworbenen Rechte, vom Staate übernommen, welcher diesem Personal insbesondere die Aufrechthaltung der demselben nach Maassgabe der dermalen bestehenden Pensionsstatuten der Böhmischen Westbahn für sich und seine Angehörigen erwartenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich zusichert. Das von der Böhmischen Westbahn für ihre Beamten und Diener, dann deren Wittwen und Waisen begründete Pensionsinstitut, sowie die Krankenkasse und der Unterstützungsfonds für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten bestehen, insolange die letzteren nicht in der darin vorgeschriebenen Weise geändert werden, beziehungsweise wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohlthätigkeitsfonds der K. K. Staatsbahnen zustande kommt. Der Staat tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der Böhmischen Westbahn rücksichtlich des Pensionsfonds, der Krankenkasse und des Unterstützungsfonds nach Maassgabe der dermalen bestehenden Statuten zustehen, beziehungsweise obliegen. Die nach diesen Statuten dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft eingeräumten Befugnisse werden durch die K. K. Staatsverwaltung ausgeübt. Jenen Personen, welchen bisher von der Verwaltung der Böhmischen Westbahn aus Billigkeitsrücksichten fortlaufende jährliche Unterstützungen bewilligt worden sind, werden diese Unterstützungen nach Maassgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 14. Nach erfolgter Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens tritt die Aktiengesellschaft der K. K. priv. Böhmischen Westbahn mit dem von der K. K. Staatsverwaltung zu bestimmenden Zeitpunkte in Liquidation. Sollte dieser Zeitpunkt erst nach der Betriebsübernahme durch den Staat eintreten, so findet bezüglich der Zwischenzeit die Bestimmung im § 10, zweiter Absatz, sinngemässe Anwendung. Die Liquidation erfolgt unter vom Staate zu genehmigenden Modalitäten für Rechnung und auf Kosten der Gesellschaft, und wird der Staat die Gesellschaft bei Durchführung der Liquidation thunlichst unterstützen. Da die Ausübung der konzessionsmässigen Rechte der Böhmischen Westbahn nach Maassgabe des gegenwärtigen Uebereinkommens auf den Staat übergeht, wird dementsprechend die Gesellschaft von ihren konzessionsmässigen Verpflichtungen enthoben.

§ 15. Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 16. Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des K. K. Handelsgerichts in Wien und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 17. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die K. K. priv. Böhmische Westbahn die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des K. K. Ministeriums des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 18. Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe und die nach § 14 eintretende Liquidation der Gesellschaft veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden, insbesondere auch die zufolge der §§ 6 und 7 des gegenwärtigen Uebereinkommens zu emittirenden neuen Prioritätsobligationen nebst Kupons und deren bücherliche Eintragung geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit. Sollte die Gesellschaft von den Zinsen der ihr nach §§ 6 und 7 auszugebenden Prioritätsobligationen bis zu deren Ausschüttung an die Aktionäre eine Einkommensteuer zu entrichten haben, so wird ihr der Betrag derselben von der Staats-Eisenbahnverwaltung vergütet werden.

§ 19. Das gegenwärtige, in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der bis längstens 31. Oktober d. J. abzuhaltenden Generalversammlung ihrer Aktionäre, für die K. K. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft. Sofern die letztere nicht bis 15. Mai 1895 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Aus Russland.

P. J. Gubonin

ist am 30. September d. J. in Moskau gestorben. Wenngleich Gubonin schon seit mehreren Jahren nicht mehr direkt Antheil genommen hat an der weiteren Ausbildung des Russischen Eisenbahnnetzes, sondern sich mehr der Förderung industrieller Unternehmungen und technischer Unterrichtsanstalten widmete, so ist er doch eine der hervorragenden Erscheinungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues aus der Zeit, in der das Russische Schienennetz in der Ausgestaltung begriffen war.

Gubonin, ein self made man, war der Sohn eines Leibeigenen des Kreises Podolsk im Gouvernement Moskau. Wie sein Vater sich mit Steinmetzarbeiten beschäftigte, so betrieb auch der Sohn schon früh eine kleine Steinhauerei und Schleifsteinwerkstatt bei Podolsk und nahm später auch dergleichen Arbeiten in Akkord, wodurch er in die Welt der Wegekommunikation und mit dem Bauwesen überhaupt bekannt wurde. Mit den Lieferungen zu den Brester Chausseebauten im Jahre 1848 begann Gubonin's Thätigkeit in grösserem Maassstabe, aber erst das Eisenbahnfieber der 60er Jahre rückte ihn auf den ersten Plan unter den Eisenbahnbauern und legte den Grund zu seinen Reichthümern. Er baute die Grjasy-Zarizyner, Orel-Witebsker, die Baltische, Ural- und Losowo-Sewastopoler Bahn und war an zahlreichen anderen Bahnbauten mitbetheiligt. Er rief die zweite Moskauer Pferdebahngesellschaft ins Leben und gab nicht nur die Anregung zur Begründung der grossen Fabrikunternehmungen in Brjänsk und Kolomna, sondern unterstützte dieselben auch lebhaft.

Ausserdem danken seiner Initiative Bergwerksbetriebe, Salz- und Naphtaproduktion, durch deren Belebung er seinen Bahnen Transportgüter sicherte, vielfach ihre Begründung und weitere Ausbildung. Es kann dem Manne, der aus engen und gedrückten Verhältnissen hervorgegangen ist, die Anerkennung nicht versagt werden, dass er mit scharfem klaren Blicke die Verhältnisse erkannte und sie auch fruktifizirte und zwar nicht nur allein in seinem Interesse.

Seiner Thätigkeit ist übrigens die Anerkennung der Russischen Staatsregierung nicht versagt geblieben, hohe Orden und der Rang eines Geheimraths gaben ihm hiervon Zeugniss.

Neuorganisation der Staatsbahnen.

Je mehr die Zeit heranrückt, in der die brennende Frage der Organisation der Staatsbahnen ihrer Lösung entgegengeführt werden soll, mehren sich die Nachrichten in der hauptstädtischen Presse über die Projekte, die der Organisation zu Grunde gelegt werden sollen. In dieser Beziehung kommen drei Projekte zunächst zur Berathung. Das erste Projekt schlägt die Bildung einiger grossen Eisenbahngruppen vor durch Vereinigung kleinerer Bahnen zu einem Ganzen. Diese Gruppen zu 4000 bis 5000 Werst sollen einer speziellen Centralverwaltung in Petersburg unterstellt sein. Nach dem zweiten, diesem entgegengesetzten Projekt wird die Bildung einer Menge Einzelverwaltungen der kleinen Bahnen geplant, wobei nichtsdestoweniger die Hauptverwaltung derselben in Petersburg konzentrirt bleibt. Das dritte Projekt endlich will gleichfalls Bahngruppen bilden und dieselben einer Bezirksverwaltung unterstellen, sieht aber von Petersburg als Centrale ab und plant für jeden Bezirk eine eigene Centralstelle. Dieses letztere Projekt soll Aussichten auf Verwirklichung haben.

Was das für eine Bedeutung haben soll, dass Petersburg als Centrale in Fortfall kommen soll, ist so ohne weiteres

nicht recht klar, denn das Ministerium wird doch aller Voraussicht nach immer die oberste Verwaltungsstelle bleiben. Offenbar soll keine Zwischeninstanz geschaffen werden, die zwischen der lokalen Verwaltung und dem Ministerium vermittelt, sondern die erstere wird unmittelbar mit dem Ministerium in Verbindung treten.

Nach diesem letzteren Projekt sind drei grosse Bahngruppen in Aussicht genommen. Der erste Bezirk soll durch eine Linie von Moskau nach Warschau abgegrenzt werden mit Hinzuziehung der Linie Brest-Grajewo; der zweite und dritte Bezirk soll dann aus den übrigen Staatsbahnen gebildet werden, jedoch ist die Zutheilung der einzelnen Linien zu den beiden Gruppen noch nicht bekannt geworden.

Es verlautet aber mit ziemlicher Bestimmtheit, dass die Organisationsfrage, mit welcher eine theilweise Umgestaltung des Ministeriums selbst in engem Zusammenhange steht, den Reichsrath sehr bald beschäftigen soll, so dass eine Entscheidung in kurzem zu erwarten steht.

Aus den Niederlanden.

Voranschlag der Staatsbahnen für 1895: Konzessionen.

In dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1895 sind die Kosten der Eisenbahnen auf 12 222 589 fl. festgestellt. Von dieser Summe entfallen auf Reichsaufsicht 119 650 fl., Beitrag zu den Kosten des Centralamtes in Bern 900 fl., Entschädigung an den Unternehmer der Dampfschiffverbindung zwischen Enkhuizen und Stavoren 65 000 fl., Bojen in dem Liege- und Löschplatz in der Ybucht 34 812 fl., Anlage der Eisenbahn Zwaluwe-Herzogenbusch 1 333 fl., Brücke über den Ysel bei Westervoort 650 000 fl., Viadukt in Amsterdam 50 000 fl., Güterbahnhof in den Stads-Rietlanden in Amsterdam 80 000 fl., Bahnhöfe: Vlissingen (Hafen) 52 000 fl., Herzogenbusch 334 500 fl., Groningen 261 400 fl., Hengelo 100 000 fl., Nymegen 50 000 fl., Amersfoort 100 000 fl., Subvention für den Bau einer Dampftrambahn von Alkmaar nach Purmerend 144 796 fl., sonstige Ausgaben 59 800 fl.

Die Anlagekosten der im Betriebe befindlichen Staatsbahnen betrugen Ende Juni d. J. 266 130 882 fl., einschliesslich 36 441 798 fl. Enteignungskosten.

Konzessionen wurden ertheilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Alkmaar über Heerhugowaard nach Hoorn (an die Holländische Eisenbahngesellschaft), desgleichen für Lokalbahnen von Nykerk nach Eden und von Gooda nach Schoonhoven (mit Gewährung einer Staatssubvention für letztere von jährlich 8 000 fl.), ferner für Dampftrambahnen von Alkmaar nach Purmerend (unter Zusage einer Staatssubvention von höchstens 183 000 fl.) und von Joure nach de Lemmer. Ausserdem liegen der Regierung noch Konzessionsgesuche vor für den Bau und Betrieb folgender Eisenbahnen und Trambahnen*): 1. von Zwolle über Ommen, Emmen und Veendam nach Zuidbroek mit Zweigbahn von Ommen nach Almelo, 2. von Zuidbroek nach Delfzyl, 3. von Zoutkamp nach Baflo, 4. von Haarlem nach Zandvoort, 5. von Amsterdam über Aalsmeer nach Haarlem, 6. von Echt nach Eindhoven, 7. von Enschede nach Ahaus, 8. von Oldenzaal nach Nordhorn, 9. von Dinxperlo nach Varsseveld, 10. von Winterswyk nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Vreden, 11. von Boarn über Svest nach Utrecht, 12. von Nieuwer-Amstel über Sloten nach Haarlem, 13. von Assen nach Gorredyk, 14. von Meppel nach Smilde; 15. von Steenwyk nach Oosterwolde, 16. von Almelo nach Coevorden, 17. Berkumersluis nach Almelo, 18. von Zwolle nach Blokzyl, 19. von Oldenzaal über Losser nach Groningen, 20. von Zutphen nach Emmerich, 21. von Schagen nach Wagnum, 22. von Hoorn nach Schagen, 23. von Sloten nach Kruisdorp, Heemstede und Bennebroek, 24. von Vollendam nach Kwadyk, 25. von s'Gravenzande nach Hoek van Holland, 26. von Brielle über Hellevoetsluis nach Barendrecht, 27. von Rotterdam nach Numansdorp, 28. von Brouwershaven über Zierikzee nach Steenbergen, 29. von Veghel über Eindhoven nach der Belgischen Grenze, 30. von Nymegen nach Grave, 31. von Loosduinen nach Scheveningen (elektrische Trambahn), 32. von Leeuwarden über Dragten nach Groningen (Pferdebahn).

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1893 wurden auf den Strecken dieser Bahn 384 507 Personen und 208 843 t Güter gegen 345 356 Personen und 205 862 t Güter im Vorjahre befördert. Die erzielten Einnahmen bezifferten sich auf 483 543 (417 279**) fl. und zwar entfallen davon auf den Personenverkehr 220 101 (161 651) fl. und auf den Güterverkehr 263 442 (255 628) fl.

Die Betriebsausgaben erforderten 291 166 (264 091) fl., welche sich auf die einzelnen Verwaltungszweige wie folgt vertheilen: allgemeine Verwaltung 40 607 (39 277) fl., Bahndienst 67 786 (64 583) fl., kommerzieller und Fahrdienst 68 946 (64 511) fl., Maschinen- und Wagenverwaltung 113 827 (95 720) fl. Ausserdem wurden noch für Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen 34 024 (34 830) fl., für den Gütertransport 27 484 (26 279) fl. und an Wagenmiethen 13 189 (7 959) fl., somit insgesammt 365 963 (333 159) fl. verausgabt. Es verblieb daher ein Ueberschuss von 117 580 fl., welcher mit 17 580 fl. als Zuschuss zu dem Erneuerungsfonds und mit 100 000 fl. zur Verzinsung des Anlagekapitals verwendet wurde.

Almelo-Salzbergener Eisenbahngesellschaft.

Die Einnahmen dieser Gesellschaft betrugen im Jahre 1893 insgesammt 196 425 fl. und setzten sich wie folgt zusammen: Antheil an der Roheinnahme in Gemässheit des Pachtvertrages 122 039 fl., Nebenerträge 1 392 fl. und Uebertrag aus dem Vorjahre 72 894 fl., während sich die Ausgaben einschliesslich einer Dividende von 3,40 % = 71 400 fl. auf 113 104 fl. bezifferten. Es verblieb daher ein Ueberschuss von 83 321 fl.

Dampfschifffahrt Vlissingen-Queenborough.

Nach dem Geschäftsbericht der Dampfschifffahrt-Gesellschaft „Zeeland" für das Jahr 1893 hat dieselbe mit ihren Schiffen in 730 Reisen 58 082 (in 1892 69 841) Personen und 59 146 (51 348) t Güter befördert und dafür aus dem Personenverkehr 544 790 (665 804) fl. und aus dem Güterverkehr 454 705 (430 302) fl. Einnahme erzielt. Die Einnahme aus dem Postverkehr betrug 310 198 (303 040) fl. Die Betriebskosten bezifferten sich in 1893 auf 1 127 311 fl. oder durchschnittlich 1 544 fl. für die Reise gegen 1 168 887 fl. oder 1 597 fl. für die Reise in 1892.

Der Gewinnsaldo des Jahres 1893 betrug 206 298 fl. gegen 258 537 fl. in 1892.

Niederländische Reichstelegraphen.

Am 1. Januar d. J. betrug die Länge der Niederländischen Reichs-Telegraphenlinien 5 538,6 km, wovon 2 740,3 km längs der Eisenbahnen führen. Ferner waren noch an unterirdischen Telegraphen an jenem Zeitpunkte 1 615 km und an unterseeischen Linien 1 842,6 km vorhanden. Dieselben wurden am 1. Januar d. J. von 236 gewöhnlichen Reichs-Telegraphenbüreaus, 241 Reichs-Telephonbüreaus, 7 Semaphorenbüreaus und 331 Privatunternehmungen gehörenden Telegraphenbüreaus bedient. Bei 189 Reichsbüreaus war der Post- und Telegraphendienst vereinigt.

Der Verkehr auf den Betriebslinien beziffert sich auf 4 391 065 Depeschen. Die Einnahmen betrugen 1 397 367 fl. Durch die Eisenbahntelegraphen wurden an Depeschen befördert und zwar bei der Niederländischen Staatsbahn 172 839, Holländischen Eisenbahn 86 798, Niederländischen Centralbahn 5 983, Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn 8 859, Belgischen Centralbahn 6 072, Gent-Terneuzener Eisenbahn 2 380, Mecheln-Terneuzener Eisenbahn 378 und bei der Lüttich-Mastrichter Bahn 1 335, ausserdem durch sonstige Privatunternehmungen noch 35 629 Depeschen.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrikanische Eisenbahn (Usumbara-Eisenbahn).

Die Anfangsstrecke der Usumbara-Eisenbahn (Tanga-Korowne) von Tanga nach Pongwe (15 km) ist am 16. Oktober d. J. eröffnet worden, ein wichtiges und hoffnungsvolles Ereigniss für die Entwickelung Deutsch-Ostafrikas. Denn bis jetzt ist der dortige Handel wegen des Mangels an Strassen und Transportmitteln von der Kraft und dem guten Willen der als Lastthiere dienenden Träger, welche den Karawanenhandel vermitteln, abhängig. — Ueber den Fortgang der Eisenbahnarbeiten im letzten Jahre (über dessen Beginn die Berichte in Nr. 15 S. 164 und Nr. 40 S. 380 d. Ztg. zu vergleichen sind) entnehmen wir dem Jahresbericht des Herrn Direktor Lucas, welchen derselbe der am 31. Oktober d. J. in Berlin (unter dem Vorsitz des Herrn Geheimen Kommerzienrath Dr. Oechelhäuser) abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika erstattete, folgendes:

Im Monat Juni 1893 haben wir mit der Bauausführung der Usumbaralinie auf Grund der von den Ingenieuren Herren Mittelstaedt und Wunder gemachten Vorarbeiten begonnen, nachdem der für die Bauleitung von uns gewonnene Königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Herr Bernhard, welcher für diesen Zweck von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten einen zweijährigen Urlaub erhalten hat, in Tanga

---

*) Die unter 13—30 verzeichneten Linien sind als Dampftrambahnen projektirt.

**) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die entsprechenden Ergebnisse des Vorjahres.

angelangt war. Es galt zunächst einen wesentlichen Theil der Vorarbeiten zu erneuern, da fast sämmtliche äusseren Merkmale der ursprünglichen Festlegung: Pfähle, Fixpunkte, Winkelpunkte usw. — hauptsächlich infolge klimatischer Einwirkung — verschwunden waren. Die Schwierigkeiten waren auf der ersten Theilstrecke, von Tanga bis Pongwe (Kilometerstation 15), nicht beträchtlich, hingegen auf der zweiten, mehr verwachsenen Theilstrecke, von Pongwe bis Ngomeny (Kilometerstation 29), sehr gross, bis im Juni d. J. eine günstige Linie aufgefunden wurde. Auch über Ngomeny hinaus bis etwa Kilometerstation 43, wo die Linie des ursprünglichen Projekts über einen Untergrund von hartem, kaum überwindbare Hindernisse bietenden Granitgestein gezogen war, ist unserer Baudirektion neuerdings die Auffindung einer besseren, bei Sega mündenden Linie gelungen. Auf denjenigen Strecken, deren definitive Linie feststand, ist möglichst frühzeitig mit den Erdarbeiten begonnen worden. Schon im Oktober des Berichtsjahres waren sie nicht nur im sogen. Hafeneinschnitte, durch welchen das Hafenanschlussgeleise hindurch zu legen ist, sondern auch in der Richtung auf Pongwe im Gange. Zu Ende Juli d. J. ist Pongwe erreicht worden. Auf der Strecke Pongwe-Ngomeny haben die Erdarbeiten im August d. J. ihren Anfang genommen, und es ist ihre Fertigstellung daselbst bis Dezember d. J. zu erwarten. Inzwischen sollten sie am 1. Oktober d. J. auch auf der Strecke Ngomeny-Sega einsetzen. Die Erdarbeiten haben leider in der Hauptsache nicht endgültige sein können, da sich ergeben hat, dass der vorhandene Kies, weil er von den enormen zur Erde kommenden Wassermengen in den grossen Regenzeiten weggespült werden würde, zur Befestigung des Planums nicht geeignet, dass vielmehr eine feste Steinbeschotterung durchaus nothwendig ist. Das Material für eine solche Steinbeschotterung ist in gewaltigen Kalksteinfelsen bei 10 bis 12,8 km mehr als ausreichend vorhanden. Zur Gewinnung der erforderlichen Steinschlagmengen bedarf es der Thätigkeit eines im September d. J. nach Ostafrika gelieferten Steinbrechers. Vor Eintreffen desselben hat die Baudirektion, um wenigstens über eine provisorisch befahrbare Bahnstrecke verfügen zu können, die erste Unterstopfung mit Sandmaterial und einigem mit der Hand geschlagenen Kleinschlag vorgenommen. Dank diesem Verfahren konnte von einer Vertagung der Vorstreckung des Oberbaues abgesehen werden. Zwar hatte die Legung des Geleises in ihrer Schnelligkeit unter dem Fehlen grösserer Mengen von Kleinschlag zu leiden, indessen ist, nachdem im März d. J. das Hafen-Anschlussgeleise vorgestreckt war, vom April bis August d. J. immerhin die Linie Tanga-Pongwe vollendet worden und es wird der Fertigstellung der Theilstrecke bis Ngomeny für Ende d. J. entgegen gesehen. — Die Wichtigkeit der Frage des Schwellenmaterials hat schon im vorigen Geschäftsberichte Hervorhebung gefunden. Im Laufe des Jahres 1893 war eine Sicherheit dafür, dass man auf den Bezug von Holzschwellen aus Ostafrika selbst mit Sicherheit rechnen könne, nicht vorhanden. Mit Rücksicht darauf sind für die Strecke Tanga-Ngomeny eiserne Schwellen beschafft und auf dem bisher fertiggestellten Theil dieser Linie eingebaut worden. Das Hafenanschlussgeleis hingegen ruht zunächst auf Holzschwellen, welche Araber und Inder aus der Umgebung von Tanga geliefert haben. Wegen Lieferung eines grösseren Quantums von Holzschwellen für die Strecke Ngomeny-Sega ist mit einer Lamufirma ein Lieferungskontrakt abgeschlossen. Die erste Befahrung des Hafenanschlussgeleises hat am 9. Mai d. J. stattgehabt; über die Strecke Tanga-Buhiri (9 km) ist unter Theilnahme des Kaiserlichen Gouverneurs Freiherrn v. Schele am 15. Juli d. J. der erste Zug gegangen. Der langsamere Fortschritt unseres Eisenbahnbaues veranlasst naturgemäss von selbst eine Steigerung des Kostenaufwandes. Eine beträchtliche Mehrausgabe über unsere ersten Ansätze hinaus ist weiterhin insofern entstanden, als wir durch die technische Unfähigkeit der Farbigen in Ostafrika genöthigt worden sind, ein unverhältnissmässig grosses Europäisches Personal nach Tanga zu entsenden. Unsere weisse Beamtenschaft besteht augenblicklich, abgesehen von dem Baudirektor, aus 4 Technikern, 1 Bauassistenten, 2 Bauaufsehern, 1 Stationsleiter, 1 Buchhalter, 1 Lokomotivführer, 3 Vorarbeitern, 3 Maschinenschlossern, 1 Schmied, 1 Kupferschmied, 3 Zimmerleuten und 1 Tischler. Eines so grossen Europäischen Personals werden wir, wenn die Linie im Betrieb sein wird, nicht mehr bedürfen; in der Zeit der Bauausführung ist es nothwendig, weil der Weisse in den Tropen von so schwieriger Arbeit nur ein beschränktes Quantum leisten kann und weil die Thätigkeit auf der Strecke vielfach Erkrankungen hervorruft. Ungeachtet der erhöhten Aufwendungen ist mit aller Bestimmtheit anzunehmen, dass wir mit unserem Antheilskapital das vorgesetzte Ziel erreichen werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde gelegene Haltestelle Gotha-Kindleberstrasse, welche bisher schon für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, wird am 15. November d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Erfurt, den 29. Oktober 1894. (2663MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Die am 1. November d. J. im Norddeutsch-Schweizerischen Verbande durch Tarifheft 5, zweite Abtheilung, zur Einführung kommenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig (Eilenb., Magdeb. u. Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau der Preussischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Mittel- und Westschweiz andererseits gelten vom genannten Zeitpunkte an bis zur Einführung eines neuen Sächsisch-Schweizerischen Gütertarifes auch für den Verkehr mit den Stationen Gera (Reuss), Görlitz i/Schles., Kamenz, Leipzig (Bayer. u. Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatseisenbahnen im Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehre. Hierdurch treten die im Tarife für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr vom 1. Januar 1887 und in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den vorgenannten Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den sämmtlichen Stationen der Aargauischen Südbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Emmenthalbahn und der Jura-Simplonbahn, sowie den Stationen Aarau, Lenzburg, Luzern und Rothkreuz der Schweizerischen Nordostbahn andererseits ausser Kraft.

Insoweit die ausser Kraft tretenden Frachtsätze nicht ersetzt werden (es ist dies, abgesehen vom Ausnahmetarif Nr. 15 für verschiedene Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen, hinsichtlich der Schweizerischen Stationen Bremgarten, Brigue, Muri, Nebikon, Scherzligen (= Thunsee), Signau, Sursee, Wangen und Wohlhausen der Fall), und insoweit die neuen Frachtsätze den bisherigen gegenüber Erhöhungen aufweisen, finden die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Januar 1895 Anwendung.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze geben die betheiligten Stationen, ferner die Auskunftsstelle in Leipzig (Dresdner Bahnhof) und das Verkehrsbüreau (Böhmischer Bahnhof, Flügel C) auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 26. Oktober 1894. (2664)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Elberfeld - Bromberg. Am 1. November d. J. werden die an der Neubaustrecke Osterode-Hohenstein in Ostpr. gelegenen Stationen Geierswalde, Kraplau und Mühlen i/Ostpr. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg für den gesammten Güterverkehr ausschliesslich der Abfertigung schwerwiegender Fahrzeuge in den Tarif für den Güterverkehr Elberfeld-Bromberg einbezogen. Gleichzeitig treten infolge Abkürzung der Entfernungen über die vorgenannte neue Strecke Frachtermässigungen für die Stationen Grieslinen, Hohenstein i/Ostpr., Stabigotten und Waplitz in Kraft. Ueber die Frachtberechnung ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 30. Oktober 1894. (2665)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. November d. J. tritt der Nachtrag 1 zu unserm Lokal-Gütertarif vom 1. Mai 1894 in Kraft, welcher mehrfache Aenderungen der besonderen Bestimmungen und Ausnahmetarife enthält.

Auskunft ertheilen unsere Abfertigungsstellen.

Nachtrag ist zum Preise von 0,05 ℳ bei unsern Abfertigungsstellen käuflich zu haben. (2666)

Blankenburg a/H., den 25. Oktbr. 1894.
Die Direktion
der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Ostpreussische Südbahn. Vom 1. Januar 1895 n. St. treten sowohl für die Richtung von als nach Russland die sämmtlichen bestehenden direkten Tarife des Moskau - Königsberger und Preuss. - Russischen Verbandverkehrs sowie die bezüglichen Tarifbestimmungen ausser Kraft. Eine Ausnahme hiervon bilden die gültigen Ausnahmetarife für Getreide etc., Oelsaaten etc. und für Flachs etc. und Hanf etc. im Verkehre aus Russland sowie für Holzbaumaterial von Stationen der Südwestbahnen über Grajewo nach Königsberg, Pillau bezw. Memel. Die im Anschluss hieran im Verkehr mit Russland gültigen Tarife

werden rechtzeitig bekannt gemacht werden. (2667H&V)
Direktion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag 21 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. anderweite Tarifsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 28 für Eisenvitriol, sowie Aenderungen und Ergänzungen zu den Besonderen Bestimmungen (Theil II) und Berichtigungen.
Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.
Hannover, den 27. Oktober 1894. (2668)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch - Schlesischer Kohlenverkehr. Der durch unsere Bekanntmachung vom 16. d. Mts. für den Artikel Steinkohle nach Station Gross-Opatowitz eingeführte ermässigte Theilfrachtsatz von 28 kr. für 100 kg findet bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1895 Anwendung.
Breslau, den 31. Oktober 1894. (2669)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahn - Verband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Gütertarif Theil II Heft Nr. 1 (Bayern - Elsass) vom 1. August 1891. Mit Wirksamkeit vom 1. November l. J. wird die Station Kronach in den Ausnahmetarif Nr. 8 (für Mineralölrückstände) mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:
Von Lauterburg i. E. nach Kronach . . . . . 0,99 ℳ
„ Sulz u. W. nach Kronach 1,06 „
für 100 kg.
München, den 29. Oktober 1894. (2670)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Argeningken des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in den Oberschlesischen Kohlentarif nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg usw. mit den im Theil I und II dieses Tarifs für die Station Tilsit vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.
Breslau, den 31. Oktober 1894. (2671)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Erden, Kartoffeln und Rüben in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn einerseits und den Stationen Eger und Franzensbad der Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits gelangen am 1. November d. J. ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe und Anwendungsbedingungen von den betheiligten Abfertigungsstellen und dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft ertheilt wird.
Magdeburg, den 31. Oktober 1894. (2672)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Vom 10. November d. J. an tritt für die Stationsverbindung Stockstadt a/M.-Hünfeld ein Ausnahmefrachtsatz für Zuckerrüben, Rübenschnitze usw. in Höhe von 0,36 ℳ für 100 kg in Kraft.
Frankfurt a/M., den 31. Okt. 1894. (2673)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Januar 1895 n. St. ab treten die für den Verkehr nach Russland bestehenden Tarife des Danzig-Moskauer und Danzig - Südwestrussischen Verbandes, sowie die Tarife für den Heringsverkehr von Danzig und Neufahrwasser nach Stationen der Russischen Südwestbahnen und der Weichselbahn ausser Kraft.
Die vom genannten Tage ab gültigen neuen Tarife werden rechtzeitig bekannt gemacht werden. (2674J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit der am 1. November l. J. stattfindenden Eröffnung der Badischen Station Obertsroth für den Wagenladungs-Güterverkehr werden die für die Ueberführung von Wagenladungsgütern festgesetzten Ueberfuhrgebühren von Obertsroth nach Gernsbach, Hilpertsau und Weisenbach sowie umgekehrt aufgehoben. Insoweit gegenüber der bisherigen Art der Abfertigung Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Ueberfuhrgebühren noch bis 15. Dezember l. J. bestehen.
Karlsruhe, den 30. Oktober 1894. (2675)
Generaldirektion.

Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr, Heft II. Vom 15. November d. J. ab werden in den Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr die Stationen Budapest-Ferenzváros und Budapest-Kitérö der Ungarischen Staatseisenbahnen mit den in diesem Tarif für Budapest-Jozsefváros vorgesehenen Frachtsätzen und
mit sofortiger Gültigkeit die Station Dombovár derselben Bahn mit den für die Station Uj-Dombovár vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen. Uj Dombovár dagegen ist, infolge Schliessung, in diesem Tarif zu streichen.
Breslau, den 30. Oktober 1894. (2676)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Belgischen Stationen (nicht überseeischer Verkehr) und Basel (Centralbahnhof), Basel (Badischer Bahnhof) und Delle transit gelangt mit dem 1. Januar 1895 ein besonderes Tarifheft, Heft 2b des Tarifs für den Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr, zur Einführung. Aufgehoben werden infolge dessen die auf den Verkehr mit Basel und Delle transit bezüglichen Bestimmungen und Frachtsätze in den Heften 3b vom 1. April 1885 und 6b vom 1. März 1888 des Belgisch - Südwestdeutschen Tarifs.
Ausser der Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifs für gewisse Düngemittel weist der neue Tarif keine erheblichen Aenderungen auf; in den Frachtsätzen sind die Belgischen Einrechnungsantheile für Eilgut um 0,10 Francs für 100 kg, für Stückgut um 0,10 Francs für 1 000 kg und in Klasse A 1 um 0,05 Frcs. für 1 000 kg erhöht worden; im übrigen sind kleine Unterschiede, theils erhöhend, theils ermässigend, aus Anlass eines neuen Umrechnungsverfahrens in den Deutschen Antheilen eingetreten.
Nähere Auskunft ertheilen unsere Verkehrsinspektion in Basel und unser Tarifbüreau in Strassburg.
Strassburg, den 27. Oktober 1894. (2677)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen. In den Ausnahmetarif Nr. 11 für Eisenerze usw. zum Hochofenbetrieb des Hefts 1 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn wird mit Geltung vom 1. November d. J. an der direkte Frachtsatz von Bissen nach Rombach in Höhe von 273 ₰ für 1 000 kg aufgenommen.
Strassburg, den 26. Oktober 1894. (2678)

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Dezember l. J. tritt zum Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1, der Nachtrag VIII in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. neueinbezogene Stationen, erhöhte Frachtsätze für Station Ebersbach S. Stb., ferner neue Ausnahmetarife für Salzsäure und Knochenmehl. Soweit Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze bis Ende Dezember l. J. Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.
Breslau, den 31. Oktober 1894. (2679)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen und Wilhelm - Luxemburgbahn. Für den gegenseitigen Verkehr der Stationen Strassburg (Centralbahnhof), Strassburg-Neudorf, Königshofen, Schiltigheim und Bischheim gelangen mit Geltung vom 1. November d. J. besondere Ueberfuhrgebühren für Wagenladungen zur Einführung. Dieselben betragen für Sendungen zwischen Strassburg (Centralbahnhof) einerseits und Strassburg-Neudorf, Königshofen, Schiltigheim und Bischheim andererseits 5 ℳ für den Wagen, im Verkehr zwischen den Stationen Strassburg-Neudorf, Königshofen, Schiltigheim und Bischheim unter einander 6 ℳ für den Wagen ohne Rücksicht auf das darauf verladene Gewicht; die Ueberführung zu diesen Sätzen findet nur auf besonderen Antrag statt.
Nähere Auskunft über die Bedingungen, unter welchen die Ueberführung erfolgen kann, ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen. Die Beförderung auf Frachtbrief zu den tarifmässigen Sätzen bleibt daneben bestehen.
Strassburg, den 26. Oktober 1894. (2680)

Tarif für die Beförderung von Schafen in doppelbödigen Wagen und für die Beförderung der Begleiter im Württembergisch-Elsässischen Verkehr. Auf den 8. November d. J. werden Frachtsätze für die direkte Abfertigung von Schafen in doppelbödigen Wagen, sowie für Begleiter dieser Sendungen, von Hochdorf bei Horb und von Calw nach Amanweiler Station und Grenze, Deutsch-Avricourt Station und Grenze und Metz über Pforzheim und über Schiltach eingeführt.
Stuttgart, den 30. Oktober 1894. (2681)
Generaldirektion
der K. Württb. Staatseisenbahnen
(als geschäftsführende Verwaltung).

Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito. Die auf Seite 33 des vom 1. Oktober l. J. gültigen Nachtrags I zu obenbezeichnetem Tarif für die Station Heidelberg (Main-Neckarbahn) vorgesehenen Frachtsätze des Artikeltarifs Nr. 20 für Güter aller Art besitzen vom 1. November d. J. ab auch für die Station Heidelberg Hauptbahnhof Gültigkeit.
Breslau, den 1. November 1894. (2682)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 5. No-

vember d. J. werden die Stationen Damgarten, Breckerfeld, Werden, Teuplitz und Melle in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr vom 15. April 1893 einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezeichneten Stationen.

Altona, den 30. Oktober 1894. (2683)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Roheisen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1895 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Rottenmann . .	124 ₰*)
Von Aussig-Landungsplatz nach Rottenmann . .	124 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Rottenmann . .	119 ₰*)
Von Dresden-Elbkai nach Rottenmann . .	146 ₰

Die Kursdifferenz beträgt 2 ₰ pro 100 kg, und ist dermalen doppelt von den Frachtsätzen abzuziehen.

*) Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 30. Oktober 1894. (2684)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in unserem Binnenverkehr vom 1. Juni 1892 der 2. Nachtrag in Kraft, enthaltend:

1. Eine Ergänzung des Vorwortes.
2. Einen Hinweis auf den Deutschen Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarif Theil I bezüglich des Verkehrs zwischen den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen.
3. Aenderung der zusätzlichen Bestimmungen zu § 12 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bezw. des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
4. Neue Fahrpreise für den Verkehr mit der Haltestelle Uedemerbruch.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Gennep, den 26. Oktober 1894. (2685)
Die Direktion.

3. Verdingungen.

Lieferung von Werkstatts-Nutzhölzern. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1895/96 erforderlichen

2 182 cbm Kiefernhölzer und
891 „ Eichen-, Eschen- und Pappelnhölzer

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen, Maassnachweisung und die zu Angeboten zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ (in Reichsmünzen) für jedes Angebotsformular bezogen werden. Bei Anforderung der Angebotsformulare muss angegeben werden, ob solche für Kiefern- oder für Eichen- etc. Hölzer gewünscht werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben

am 19. und 20. November,
Vormittags 11 Uhr,

stattfindenden Termine eröffnet. Das Nähere hierüber ergeben die Angebotsformulare.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. Dezember d. J.

Magdeburg, den 27. Oktober 1894. (2686)
Königliche Eisenbahndirektion.

Werra-Eisenbahn. Behufs Verdingung der Lieferung von

535 t Stahlschienen (Normalprofil der Preussischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1885),
50 „ Laschen,
40 „ Unterlagsplatten,
20 „ Hakennägel und
5 „ Laschenschrauben mit Muttern dazu

ist Termin auf

Sonnabend, den 24. November 1894 anberaumt und sind Angebote darauf nach Maassgabe der allgemeinen Bedingungen bis dahin an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Die Bedingungen und die Zeichnungen können in unserem Sekretariate eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden. Bei der Anforderung ist bestimmt anzugeben, für welche Stücke die Bedingungen und Zeichnungen gewünscht werden.

Meiningen, den 25. Oktober 1894. (2687)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Der Verkauf der aufgekommenen Altmaterialien (u. a. für Industriegeleise noch brauchbare Schienen usw.) findet Dienstag, den 20. November 1894, Vormittags 11 Uhr, statt, bis zu welchem Termine Preisangebote an uns einzureichen sind.

Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 25 ₰ von uns zu beziehen, können auch in unserm Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, im Oktober 1894. (2688MG)
Königl. Preuss. Eisenbahn - Betriebsamt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 87. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8. SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. November 1894.

Inhalt:

Zur Reform des Personentarifes in Ungarn. (Schluss.)
Vereinsmittheilungen.
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.
Neuordnung der Preussischen Staatsbahnverwaltung.
Konferenz der an internationalen Tarifverbänden betheiligten Eisenbahnverwaltungen.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Bayerische Staatseisenbahnen.
Betriebsmittel der Sächs. Staatsb.
Blankensee - Woldegk - Strasburger Eisenbahn.
Farge-Vegesacker Eisenbahn.
Ilmebahn.
Neustrelitz-Wesenberg-Mirow.
Schalke - Gelsenkirchen - Wattenscheid-Bochum.
Zollamtliche Abfertigung v. Gütersendungen nach Rumänien.
Deutsch-Englischer Personenverkehr über Ostende und Calais-Dover.
Umwandlung der Berliner Pferdebahnen in elektr. Niveaub.
Nord-Ostseekanal.
Aus Russland:
Eisenbahnkonferenzen.
Statistische Erhebung.
Eisenbahnbauten.
Projekt einer Bahn von Orenburg nach Taschkent.
Betriebsübernahme der Losowo-Ssewastopoler Bahn.
Kaukasus-Bahnprojekt.
Aus der Schweiz:
Guyer - Zeller'sches Jungfrau-Bahnprojekt.
Aus Afrika:
Aegypten.
Die Eisenbahnen Japans.
Aus Nordamerika:
Elektr. Güterwagen in Spokane.
Bücherschau:
A. Pauer, Leitfaden des Eisenbahn-Tarifwesens.
Heusinger v. Waldegg's Kalender für Eisenbahntechniker.
Kalender für Strassen- u. Wasserbau- und Kulturingenieure.
Verschiedenes:
Ein elektrischer Postwagen.
Personalnachrichten:
Badische Staatseisenbahnen.
Bayerische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Reform des Personentarifes in Ungarn.

(Schluss aus Nr. 86.)

Dass übrigens eine ganz ähnliche Stagnation, wie sie sich rücksichtlich der kilometrischen Einnahmen aus dem Personenverkehre der Königlich Ungarischen Staatsbahnen vor Einführung des Zonentarifs ergeben hat, mehr oder weniger bei allen Bahnen bis in die jüngste Zeit hinein herrscht, kann aus der nachfolgenden Tabelle über die kilometrischen Einnahmen aus dem Personenverkehre der grösseren Deutschen und Oesterreichischen Bahnen ersehen werden.

Bahnen	durchschnittliche Bahnlänge in Kilometern			Einnahme für 1 Bahnkm in Gulden Oest. Währung		
	1872	1882	1892	1872	1882	1892
Badische Staatsbahnen	982	1 305	1 442	4 356	4 055	5 102
Bayerische "	2 022	4 233	4 807	3 417	2 812	3 150
Preussische "	3 826	13 974	24 855	4 688	3 989	4 598
Sächsische "	945	1 985	2 331	5 325	4 501	5 577
Württembergische "	1 074	1 536	1 652	3 631	2 894	3 684
Oesterreichische "	—	2 854	7 889	—	2 238	2 186
Oesterreichische Südbahn .	2 227	2 178	2 178	4 175	4 304	4 171
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	581	694	1 031	6 876	5 804	4 153
Oesterreichische Nordwestbahn.	566	626	626	2 673	3 251	2 851
Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn	1 597	2 049	1 342	4 998	3 641	3 020

Wenn man die aus diesen Ziffern mit den aus den kilometrischen Einnahmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen der Jahre 1872 bis 1888 sich ergebenden Resultate zusammenfasst, so gelangt man zu dem Schlusse, dass:

1. die Einnahmen für das Bahnkilometer unter der Herrschaft des kilometrischen Tarifs sich überhaupt nicht bedeutend geändert haben,
2. diese Aenderungen stets im engsten Zusammenhange stehen mit der Einbeziehung neuer Linien mit schwächerem oder stärkerem Personenverkehr, sowie mit den allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnissen,
3. die Transportsteuer auf die Gestaltung der Einnahmen keinen nennenswerthen, mindestens keinen erkennbaren Einfluss ausgeübt hat,
4. die sprungweise Steigerung der Einnahmen nach Einführung des Zonentarifs daher nur diesen bezw. den ins Leben getretenen bedeutenden Ermässigungen zugeschrieben werden kann,
5. der Zonentarif sich auch vom Standpunkt der Einnahmen vollständig bewährt hat.

Was nun die Kritik des Ministerialraths Szabó bezüglich der Einnahmeresultate betrifft, so muss neuerdings darauf hingewiesen werden, dass die grösste Zunahme der Einnahme im Nachbarverkehre sowie im Verkehre der XIV. Zone, also gerade in jener Zone eingetreten ist, welche von den Gegnern des Zonentarifs am meisten angegriffen wurde.

Die Zunahme der Einnahme im Jahre 1892 gegenüber dem Jahre 1888 beträgt nämlich im Nachbarverkehre ein-

schliesslich der zu demselben gehörigen ersten Zone des Fernverkehrs 1 989 700 fl. und in der XIV. Zone 3 320 800 fl., zusammen daher 5 310 500 fl. Nachdem nun die gesammte Mehreinnahme 5 572 900 fl. betragen hat, so partizipiren an dieser die beiden vorerwähnten Zonen mit 95 % und die Mittelzonen zusammen mit nur 5 %. Im Jahre 1893 betrugen gegenüber dem Jahre 1888 die Mehreinnahmen aus dem Nachbarverkehre 2 477 900 fl. und aus der XIV. Zone 3 789 900 fl., zusammen daher 6 278 800 fl. gegenüber der Mehreinnahme aus dem Gesammtverkehre von 7 252 300 fl.

Diese Zahlen beweisen wohl am besten wie unrichtig vom Standpunkte des materiellen Erfolgs des Zonentarifs die von den Gegnern des Zonentarifs und auch von Herrn Szabó mit der wohlgefälligen Benutzung der ihm offenbar sehr geistreich erscheinenden, unserer Ansicht nach jedoch schon stark antiquirten Phrase aufgestellte Behauptung ist, dass „an dem Zonentarif das Gute nicht neu und das Neue nicht gut sei."

Andererseits zeigen aber auch die vorangeführten Ziffern, welch' traurige Resultate die Reform ergeben hätte, wenn dieselbe nach dem Szabó'schen Rezepte ausgeführt worden wäre.

Nach den gemachten Erfahrungen würde nämlich bei Aufrechterhaltung eines reinen Kilometertarifs mit einer allgemeinen Ermässigung von 40 % und Aufhebung aller früher bestandenen Fahrbegünstigungen, unbedingt ein empfindlicher Ausfall in der Netto- und vielleicht auch in der Bruttoeinnahme eingetreten sein, nachdem in diesem Falle sich auch in dem Nachbarverkehre und in dem der XIV. Zone die finanziell wenig befriedigenden Resultate ergeben hätten wie in der Mittelzone. Hierdurch wäre aber auch die Bahnverwaltung vor einem jeden weiteren Versuche, behufs einer durchgreifenden, sich in ihrer Folge so segensreich erwiesenen, Reform der Personentarife auf viele Jahre hinaus abgeschreckt worden.

Hiermit könnte nun die Widerlegung der Szabó'schen Kritik des Zonentarifs und seiner Resultate eigentlich abgeschlossen und zu der Widerlegung der Behauptung geschritten werden, dass durch den Zonentarif eine empfindliche Störung des regelmässigen Zugverkehrs hervorgerufen wurde, ferner, dass derselbe gar keinen finanziellen Nutzen brachte, nachdem die Mehreinnahmen von den Mehrausgaben aufgezehrt wurden.

Ehe jedoch auf diesen Theil der Kritik eingegangen wird, erscheint es noch geboten, mehrere von Szabó angeführte Ziffern und Behauptungen richtig zu stellen, bezw. zu widerlegen.

So führt er an, dass im Jahre 1887, dessen Resultate bei der Ausarbeitung des Zonentarifs zur Grundlage genommen wurden, auf Entfernungen, welche der XIV. Zone entsprachen, kaum mehr als 60 000 Personen mit einem Bruttoerträgnisse von 800 000 fl. befördert wurden, und knüpft hieran die Bemerkung, dass bei diesem relativ unerheblichen Verkehre wenig auf's Spiel zu setzen war.

Nun sind aber diese Ziffern absolut falsch, da in den betreffenden Entfernungen thatsächlich 300 000 Personen mit einer Bruttoeinnahme von 2 500 000 fl. befördert wurden, d. i. mehr als 20 % der damaligen Gesammteinnahme, mithin ein Betrag, der gewiss bedeutend ins Gewicht fällt.

Ferner weist Szabó auf den Umstand hin, dass in der XIII. Zone eine namhafte Steigerung, sowohl der Frequenz wie der Einnahme eingetreten ist, in welcher Zone eine etwas höhere Ermässigung geboten wurde, wie in den anderen Mittelzonen und folgert hieraus, dass, wenn in den anderen Zonen eine ebenso grosse Ermässigung erfolgt wäre, auch in diesen ein gleich günstiges Resultat erzielt worden wäre.

Er vergisst aber hierbei, dass in die XIII. Zone der Verkehr zwischen Budapest und Wien fällt. Dieser hat nun aber bei den engen Beziehungen zwischen diesen zwei grossen Hauptstädten schon seit Jahren, namentlich aber seit Eröffnung der Linie Budapest-Bruck, mit welcher infolge der Initiative der Ungarischen Staatsbahnen die Fahrpreise zwischen Budapest und Wien bedeutend herabgesetzt wurden, sowie infolge der sowohl via Marchegg als auch via Bruck bestehenden bequemen und zahlreichen Zugverbindungen auch schon vor Einführung des Zonentarifs einen Aufschwung genommen, wie er in anderen Relationen wohl nicht leicht erreicht werden kann.

Aus dem Verkehr zwischen Budapest und Wien können daher keine Konsequenzen auf andere Verkehrsgebiete gezogen werden, daher alle von Szabó aus der Steigerung in der XIII. Zone gezogenen Schlüsse hinfällig erscheinen.

In einen ähnlichen Fehler verfällt Szabó mit seiner weiteren Behauptung, dass das ärmere Publikum sich von der Benutzung der Schnellzüge zurückziehe, infolge dessen die Einnahme aus der III. Klasse dieser Züge vom Jahre 1888 auf 1892 von 85 600 fl. auf 4 700 fl. gesunken ist.

Nun ist aber dieser Rückgang, was Herr Szabó sonderbarerweise ignorirt, aus dem Grunde eingetreten, weil, wie in dem von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hinausgegebenen Anhang zu ihrer im Jahre 1892 erschienenen Broschüre „Der Zonentarif und seine Resultate" ausdrücklich erwähnt ist, im Jahre 1888 sämmtliche Eilzüge Wagen III. Klasse führten, während im Jahre 1892 mit Ausnahme einer ganz kleinen, untergeordneten Strecke die III. Klasse von den Eilzügen ausgeschlossen wurde.

Zum Schlusse der Besprechung des tarifarischen Theils dieser Angelegenheit müssen nur noch die von Szabó und auch von anderer Seite so sehr betonten Missbräuche mit den Fahrkarten des Nachbarverkehrs sowie der XIV. Zone auf ihr richtiges Maass zurückgeführt werden.

Solche Missbräuche kommen nun allerdings vor, wie überhaupt mit allen Fahrkarten, welche eine Ermässigung involviren, wie dies schon aus den sehr strengen Bestimmungen hervorgeht, welche man in Deutschland gegen die missbräuchliche Benutzung von Rundreise- und Rückfahrkarten für nöthig fand.

Doch dürften solche Missbräuche bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen kaum in höherem Grade vorkommen, als anderwärts, jedenfalls kann aber behauptet werden, dass dies nicht in einem solchen Grade geschieht, dass von einer „allgemeinen Demoralisation" des reisenden Publikums gesprochen werden kann. Wenigstens hat die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen noch keine Veranlassung gefunden, die Strafgerichte zum Schutze ihrer Tarifbestimmungen in Anspruch zu nehmen, wie dies anderwärts vielfach der Fall war.

Um jedoch die mit Fahrkarten XIV. Zone auf langen Strecken thatsächlich möglichen Missbräuche thunlichst einzudämmen, wurde in der am 1. Januar d. J. herausgegebenen Neuauflage des Personentarifs der Königlich Ungarischen Staatsbahnen die Bestimmung aufgenommen, dass diese Fahrkarten nur 24 Stunden gültig sind und dass mit denselben die Reise nicht unterbrochen werden darf.

Diese Bestimmungen mögen nun für den ersten Moment hart erscheinen und daher sich auf diese die Bemerkung Szabó's beziehen, dass „seitens der Ungarischen Staatsbahnen zur Verhinderung von Missbräuchen solche Verfügungen getroffen wurden, welche im Auslande ganz drakonisch erscheinen würden, welche daher dem Publikum zu bieten die Deutschen Bahnen Bedenken tragen würden."

Untersucht man jedoch die aus diesen Bestimmungen sich thatsächlich ergebenden Konsequenzen, so zeigt sich, dass dieselben das Publikum an der legitimen Ausnutzung der Fahrkarten absolut nicht behindern. Es können nämlich nahezu alle Reisen innerhalb des Netzes der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, falls der Reisende die kürzeste Route benutzt (die Karten der XIV. Zone sind auch über jede Umwegsstation gültig), innerhalb 24 Stunden vollführt werden.

Was die zweite Bestimmung, nämlich das Verbot der Fahrtunterbrechung anbelangt, so muss wieder vor Augen behalten werden, dass nur sehr wenige Reisende mit gewöhn-

lichen Fahrkarten ihre Reise zu unterbrechen pflegen und dass ja auch anderwärts, bei höheren Fahrpreisen, die Gültigkeitsdauer der ermässigten, namentlich Rückfahrtskarten an eine bestimmte, oft sehr kurz bemessene Zeit gebunden ist, welche den Besitzer zwingt, seine Rückreise unter allen Umständen innerhalb der vorgeschriebenen Frist anzutreten, wenn er nicht nur die Ermässigung, sondern auch die Karte selbst einbüssen will.

Uebergehend auf die von Herrn Szabó aufgestellte Behauptung, dass infolge des so riesig gewachsenen Verkehrs, namentlich des Nachbarverkehrs, seit Einführung des Zonentarifs die Verkehrsunordnung, die Verkehrsstörungen und die Unfälle sich derart fortwährend mehren, dass zu befürchten steht, dass hierdurch die Institution der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der Stolz des Landes, unrettbar kompromittirt werde, so müssen diese vollständig aus der Luft gegriffenen Behauptungen auf das allerentschiedenste zurückgewiesen werden.

Der Verkehr der Züge wickelt sich auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen vollkommen regelmässig ab; Verkehrsstörungen oder gar Unglücksfälle kommen auf denselben in keinem grösseren Maasse vor, wie vor Einführung des Zonentarifs und wie sie allerorts vorkommen. Desgleichen tritt im allgemeinen auch keine Ueberfüllung der Wagen ein. Dass auf frequenteren Strecken während der stärksten Reisesaison hier und da Platzmangel eintritt, das kommt wohl bei allen Bahnen vor, doch im allgemeinen reist man auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen mindestens ebenso sicher und bequem wie anderwärts, und berufen wir uns diesbezüglich mit voller Beruhigung auf die amtliche Statistik und auf das Urtheil aller jener zahlreichen Deutschen und sonstigen ausländischen Fachmänner, welche die Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen benutzt haben und noch fortwährend benutzen.

Ebenso grundfalsch ist auch die Szabó'sche Behauptung, dass die finanziellen Ergebnisse des Zonentarifs, resp. das Plus gegenüber der Periode der Stagnation, von den Mehrkosten nach und nach aufgezehrt seien.

Gelegentlich der Verfassung der von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1892 herausgegebenen Broschüre über den Zonentarif wurden jene Mehrkosten, welche durch denselben erwachsen sind, soweit dies überhaupt möglich ist, gewissenhaft ermittelt, wobei sich ergab, dass dieselben für das Jahr 1890 1 300 000 fl. betrugen. Szabó nimmt nun rundwegs an, dass sich diese Unkosten seither verdoppelt, daher im Jahre 1892 2 600 000 fl. betragen haben, ohne jedoch diese seine Behauptung ziffermässig oder auf irgend eine andere Weise zu begründen.

Doch angenommen, aber bei weitem nicht zugegeben, dass dies richtig wäre, ferner gleichfalls zugegeben, dass von den neu angeschafften Wagen und Lokomotiven, wie Szabó annimmt, eine jährliche Amortisationsquote von 650 000 fl. zu Lasten des Zonentarifs entfällt, sowie endlich, dass die im Jahre 1892 zu Lasten des Zonentarifs vorgenommenen Ergänzungsbauten thatsächlich 2 Millionen Gulden betragen haben und hiervon 10 %, d. i. 200 000 fl., dem Jahre 1892 zur Last fallen, so ergibt dies alles zusammen doch nur einen Betrag von 3 450 000 fl. für das Jahr 1892, welchem eine Mehreinnahme von 5 572 900 fl. gegenübersteht, so dass selbst unter Annahme der von Szabó berechneten Mehrkosten, welche nach allen Richtungen hin viel zu hoch gegriffen sind, durch die Einführung des Zonentarifs sich für den Staat im Jahre 1892 eine Mehreinnahme von rund 2 Millionen Gulden ergab, welche sich im Jahre 1893 — da für dieses Jahr doch keine grösseren Mehrkosten erwachsen sein können, wie im Jahre 1892 — um mehr als eine weitere Million Gulden erhöht, während sich für das laufende Jahr nach den vorliegenden Ausweisen schon bis Ende September ein weiteres Einnahmeplus von nicht weniger als 2 Millionen Gulden ergeben hat.

Es muss demnach der reine Nutzen, welchen der Ungarische Staat allein im Jahre 1894 durch die Einführung des Zonentarifs erzielt hat, auf mindestens 5 Millionen Gulden veranschlagt werden, eine Mehreinnahme, welche nicht nur als eine bleibende betrachtet werden kann, sondern aller Voraussicht nach auf Grund der bisherigen Erfahrungen sich in der Zukunft noch bedeutend erhöhen dürfte. Der Gesammtnutzen seit Einführung des Zonentarifs bis Ende 1894 kann endlich auf eben dieser Grundlage mit etwa 15 Millionen Gulden beziffert werden.

Von einem „Fiasko" des Ungarischen Zonentarifs zu sprechen, ist demnach nur jenem möglich, der falsch unterrichtet ist oder sich den Thatsachen hartnäckig verschliesst.

Zum Schluss sei nur noch bemerkt, dass es gewiss eigenthümlich ist, dass eine so hervorragende Kapazität auf dem Gebiete des Handels und der Volkswirthschaft, wie Ministerialrath Szabó, einen so geringen Werth auf die wirthschaftliche und humanitäre Bedeutung des billigen Reisens legt, dass er diese Seite der Frage in seinen Ausführungen vollständig ignorirt, ja sogar es nicht als die Aufgabe der Ungarischen Staatsbahnen bezeichnet, den Lokalverkehr oder, wie er ihn nennt, den „Tramwayverkehr" zu bedienen und den kleinen Mann auf dem flachen Lande, welchem kein Tramway zur Verfügung steht, einfach auf die Benutzung der Landstrasse verweist. —

Hier zu Lande sind denn auch die Ausführungen Szabó's nur mit Kopfschütteln aufgenommen worden; mit den vorstehenden Berichtigungen wollen wir hoffen, auch jedem unbefangenen ausländischen Leser den Nachweis geliefert zu haben, dass alle Behauptungen Szabó's theils auf willkürlichen Annahmen, theils auf thatsächlichen Unrichtigkeiten beruhen.

A. von Schober,
Königlich Ungarischer Ministerialrath, kommerzieller Direktor
der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken Selb (Bahnhof)-Selb (Stadt) (4 km) und Selb (Stadt)-Ludwigsmühle (1,52 km) der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 25. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3282 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der zulässigen grössten Radstände (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 3312 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 3335 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 55 des Güterausschusses — Budapest, den 10./11. Oktober 1894 — (abgesandt am 31. v. Mts.) (die nächste Sitzung soll am 13. Juni 1895 in Amsterdam stattfinden).

Nr. 3344 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 3358 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Aufschreibungen über die mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3365 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu den Vereinssatzungen (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 3394 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinssatzungen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 3402 am 31. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 1 des Verschleppungsübereinkommens (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auf den Preussischen Staatseisenbahnen sind mit dem 1. November d. J. von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte „Besondere Bestimmungen zu § 13 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ in Kraft getreten, die wir hier folgen lassen:

Einzelne Abtheilungen in Wagen des Kupeesystems können nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung schon gegen Lösung von mindestens 4 Fahrkarten in I. Klasse, 6 Fahrkarten in II. Klasse und 8 Fahrkarten in III. Klasse an Reisende überlassen werden. Die Befugniss zur Ueberlassung derartiger Wagenabtheilungen steht dem Stationsvorstande zu. Auf Zwischenstationen können Wagenabtheilungen nur dann überlassen werden, wenn solche in dem ankommenden Zuge vorhanden sind. Die betreffenden Wagenabtheile sind mit einem Zettel „Bestellt“ zu bekleben.

Ein Recht, die Freihaltung von Plätzen in diesen Abtheilungen für die Dauer der ganzen Reise zu fordern, wird hiermit nicht eingeräumt; vielmehr bleibt es der Eisenbahnverwaltung vorbehalten, im Bedarfsfalle zeitweise oder dauernd die nicht bezahlten Plätze der betreffenden Wagenabtheilung mit anderen Reisenden zu besetzen. Die Entscheidung hierüber steht dem diensthuenden Stationsbeamten eventuell dem Zugführer zu.

Ferner werden auf den Preussischen Staatsbahnen mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde die nach der Bestimmung im § 1 Absatz 2 der Bedingungen für allgemeine Zeitkarten — vergl. den für jeden Eisenbahn-Direktionsbezirk besonders herausgegebenen Theil II des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs „Besondere Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung“ — bisher in der Zeit vom 15. Mai bis 30. September jeden Jahres verausgabten Zeitkarten für den Gebrauch von Fluss- und Seebädern vom nächsten Jahre ab nicht mehr ausgegeben.

Nur im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg bleiben die zur Zeit bestehenden Sätze für Badezeitkarten bis auf weiteres als Ausnahmesätze noch in Kraft.

Neuordnung der Preussischen Staatsbahnverwaltung.

In der nächsten Sitzung des Preussischen Landeseisenbahnrathes, welche im Dezember d. J. stattfinden soll, wird als Hauptgegenstand der Tagesordnung auch die am 1. April 1895 in Kraft tretende Neuordnung der Eisenbahndirektionen zur Berathung gelangen und in Bezug darauf auch erwogen werden, ob bei der Neuordnung der Eisenbahnräthe eine umfassendere Vertretung der Interessen des Handels, der Industrie und der Gewerbe, als es bisher der Fall gewesen, einzuführen sei.

Konferenz der an internationalen Tarifverbänden betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Der „Reichs-Anzeiger“ schreibt: Wie aus verschiedenen Eingaben hervorgeht, die von Handelskammern an Reichs- und Staatsbehörden gerichtet worden sind, besteht hier und da die Meinung, dass am 21. d. Mts. in Genua eine Konferenz der beim Abschluss der Berner Konvention über den Eisenbahn-Frachtverkehr betheiligten Regierungen stattfinden solle, um darüber zu berathen, welche Bestimmungen der Konvention sich im Laufe der Zeit als abänderungsbedürftig erwiesen hätten. Wie wir hören, beruht dies auf einem Missverständniss. Es handelt sich nicht um eine Zusammenkunft von Regierungsvertretern, sondern um eine Konferenz, die von den an 18 internationalen Tarifverbänden betheiligten Eisenbahnverwaltungen aus eigener Initiative auf den 21. d. Mts. nach Genua verabredet worden ist. Auch ist der Zweck der Konferenz nicht eine Abänderung der Berner Konvention, sondern die Vereinbarung einheitlicher Zusatzbestimmungen, wie sie in diesem Staatsvertrag für zulässig erklärt sind, soweit sie seinem Inhalt nicht widersprechen. An eine Revision des Berner Uebereinkommens werden die betheiligten Regierungen frühestens im Laufe des nächsten Jahres herantreten können. Die Vorbereitungen dazu werden für Deutschland im Reichs-Eisenbahnamt getroffen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. ist die 40,74 km lange Nebenbahnstrecke Osterode i. Ostpr.-Hohenstein i. Ostpr. mit den in Nr. 75 S. 709 d. Ztg. bezeichneten Stationen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde gelegene Haltestelle Gotha-Kindleberstrasse, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, wird am 15. d. Mts. auch für den Stückgutverkehr eröffnet werden.

Werrabahn. Am 1. d. Mts. ist der an der Strecke Coburg-Lichtenfels zwischen den Stationen Ebersdorf und Lichtenfels neu errichtete Haltepunkt Schney für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Die Bahnsteige im Münchener Centralbahnhofe und auf den übrigen Stationen bis Tutzing werden versuchsweise abgesperrt, um auf Grund der gewonnenen Erfahrungen allmählich sämmtliche Bayerische Bahnhöfe abzuschliessen. Der Zweck dieser Maassnahme soll vorzugsweise die Verhütung von Unfällen sein, welche den während der Fahrt kontrolirenden und deshalb auf den Trittbrettern der Wagen hin- und herkletternden Kondukteuren insbesondere bei Dunkelheit nicht selten zustossen. Es soll aber auch eine Ersparniss an Kondukteurpersonal, ferner eine genauere Kontrole der Fahrkarten, die Verhütung von Unterschleifen und endlich die Entlastung grösserer Bahnhöfe, insbesondere des Centralbahnhofs München, erreicht werden. Der Zutritt zum Bahnhof selbst und in die Warteräume soll, wie bisher, ohne Karte gestattet werden; lediglich die Bahnsteige, auf welchen die Züge abgehen oder einfahren, werden abgesperrt, sodass also im Münchener Bahnhof der breite Bahnsteig, welcher sich längs der Warteräume hinzieht und von diesen oder von den Korridoren aus zunächst betreten wird, dem allgemeinen Verkehr, also auch für Nichtreisende, für gewöhnlich offen bleibt. Die Längsbahnsteige dagegen, an welchen die Personenzüge ein- und ausfahren, werden gesperrt und können nur gegen Vorzeigung gültiger Fahrkarten oder Bahnsteigkarten, welche letzteren gegen Erlegung von 10 ₰ für das Stück verabfolgt werden, betreten werden.

Betriebsmittel der Sächsischen Staatsbahnen.

Die Sächsischen Staatseisenbahnen besitzen nach dem Stande vom Anfang des laufenden Jahres folgende Betriebsmittel: 94 Lokomotiven für Eilzüge, 282 dergleichen für Personenzüge, 156 Lokomotiven für gemischte Züge, 257 Lastzugmaschinen, 171 Tenderlokomotiven, zusammen 960 Lokomotiven für vollspurige Bahnen und 62 Lokomotiven für schmalspurige Bahnen, hierzu 6 Maschinen der Zittau-Reichenberger Bahn, 10 Maschinen der Altenburg-Zeitzer Bahn, 5 Maschinen der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn und 4 Maschinen der Oberhohndorf-Reinsdorfer Bahn, sowie 3 Dampfwagen, insgesammt 1050 Lokomotiven; 729 Tender (darunter 6 für die Altenburg-Zeitzer Bahn und 5 für die Zittau-Reichenberger Bahn), 2414 Personenwagen für Vollspurbahnen mit 97189 Plätzen und 219 für Schmalspurbahnen mit 5310 Plätzen, 18 Personenwagen der Altenburg-Zeitzer mit 703 Plätzen, 13 dergleichen der Zittau-Reichenberger mit 489 Plätzen und 17 dergleichen der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn mit 685 Plätzen; 418 Zugführer- und Gepäckwagen für Vollspurbahnen, 34 dergleichen für Schmalspurbahnen und 7 dergleichen für die Privatbahnen; 8456 bedeckte Güterwagen für Vollspurbahnen, darunter 100, welche im Bedarfsfalle in Personenwagen III. Klasse umgewandelt werden können, 249 bedeckte Güterwagen für Schmalspurbahnen, 48 dergleichen der Altenburg-Zeitzer, 31 der Zittau-Reichenberger und 6 der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn; 14685 offene Wagen, sowie 672 offene Wagen der Altenburg-Zeitzer Bahn, 80 dergleichen der Zittau-Reichenberger Bahn, 15 der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn und 859 offene Güterwagen für schmalspurige Bahnen. Im ganzen sind hiernach — ungerechnet die 720 Güterwagen der Altenburg-Zeitzer Bahn und die 111 Güterwagen der Zittau-Reichenberger Bahn — 23559 Zugführer- und Gepäck-, sowie Güterwagen für vollspurige Bahnen mit 233180 t Ladegewicht in den Park der Sächsischen Staasteisenbahnen eingestellt.

Die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung besitzt mithin Transportmittel für mindestens 46636 einfache Ladungen zu 5 t, d. i. für jedes Kilometer der 2419,45 km betragenden Länge Transportmittel für rund 19 einfache Ladungen.

Die 1108 schmalspurigen Wagen ergeben auf die Länge der Schmalspurbahnen von 327,42 km rund 3,4 Wagen auf das Kilometer.

Von Privaten sind dem Güterwagenpark der Sächsischen Staatsbahnen überwiesen: für vollspurige Bahnen 71 bedeckte und 142 offene Güterwagen und für schmalspurige Bahnen 10 offene Güterwagen.

Von der Reichspostverwaltung sind überwiesen 157 Wagen für vollspurige Bahnen und 20 Wagen für schmalspurige Bahnen.

Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn.

Im Jahre 1893/94 betrug die Einnahme 68066 ℳ und die Ausgabe 66968 ℳ; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von

1 098 M, von welchem 550 M zur Verzinsung einer Anleihe zur Beschaffung von Betriebsmitteln verwendet werden, während der Rest von 548 M auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Farge-Vegesacker Eisenbahn.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover hat die Leitung des Betriebes der 10,44 km langen Bahnstrecke von Farge über Blumenthal nach Vegesack, welche Eigenthum einer Aktiengesellschaft ist, übernommen und führt denselben für Rechnung der Eigenthümerin. Dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Bremen ist die unmittelbare Leitung des Betriebes übertragen.

Im Betriebsjahre 1893/94 wurden befördert 101 879 Personen, 120 t Gepäck und 73 198 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 25 506 M, aus dem Güterverkehr 67 610 M und aus sonstigen Quellen 1 970 M, zusammen 95 086 M. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 26,8 %, aus dem Güterverkehr 71,1 % und aus sonstigen Quellen 2,1 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 1 451 M, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 10 600 M, für den Verkehrsdienst 17 000 M und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 22 375 M, zusammen 51 426 M; mithin verbleibt ein Betriebsüberschuss von 43 660 M, welcher in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 4,14 beträgt.

Ilmebahn.

Die Leitung des Betriebes der von Einbeck nach Dassel führenden 13,26 km langen Bahnstrecke, welche Eigenthum der Ilmebahn-Gesellschaft ist, hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover übernommen und führt denselben für Rechnung der Eigenthümerin und unter Gestellung der Betriebsmittel gegen eine vereinbarte jährliche Entschädigung von 35 500 M. Die unmittelbare Leitung des Betriebes ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Cassel) zu Cassel übertragen.

Im Betriebsjahre 1893/94 wurden befördert 49 194 Personen, 69 t Gepäck und 27 339 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 21 100 M, aus dem Güterverkehr 34 458 M und aus sonstigen Quellen 673 M, zusammen 56 231 M.

Verausgabt wurden zusammen 43 537 M, mithin verbleibt ein Betriebsüberschuss von 12 694 M, welcher in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 0,2 beträgt.

Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn.

Im Jahre 1893/94 betrugen die Betriebseinnahmen 62 877 M und die Betriebsausgaben 44 397 M; mithin ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 18 480 M. Für Verzinsung und Tilgung der Hypothekenschuld von 17 000 M und der schwebenden Schuld von 20 010 M waren 1 203 M erforderlich. Dem Erneuerungsfonds wurden 5 663 M, dem Reservefonds I 480 M und dem Reservefonds II 1 507 M überwiesen. Von dem hiernach verbleibenden Reingewinn von 9 627 M wurden 9 600 M gleich 3 % auf die 320 000 M betragenden Prioritäts-Stammaktien vertheilt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Schalke-Gelsenkirchen-Wattenscheid-Bochum.

Der Firma Siemens & Halske ist die Konzession für den Bau und Betrieb von elektrischen Strassenbahnen zwischen Schalke, Gelsenkirchen und Wattenscheid mit einer Abzweigung von letztgenannter Stadt nach Bochum ertheilt worden. Mit dem Bau der Bahn soll schon in den nächsten Tagen begonnen werden.

Zollamtliche Abfertigung von Gütersendungen nach Rumänien.

Nach den für den Verkehr mit Rumänien maassgebenden Bestimmungen sind die Versender verpflichtet, den Frachtbriefen über verpackte Güter, welche bei ihrem Eintritt in Rumänien auf einer der Grenzstationen Verciorova, Predeal oder Burdujeni verzollt werden sollen, entweder eine Abschrift der Faktura oder eine Spezifikation des Inhaltes der Kollis nach Gattung, Menge und Beschaffenheit der Waare beizugeben, und es müssen die bezüglichen Angaben so erschöpfend sein, dass eine Prüfung des Inhaltes behufs Anfertigung der Zolldeklarationen nicht erforderlich ist.

Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Rumänischen Staatsbahnen hat sich in letzter Zeit der Gebrauch herausgebildet, dass die Versender die Beibringung der erforderlichen Angaben den Empfängern überlassen bezw. letzteren anheimstellen, sich dieserhalb mit den betreffenden Grenzstationen in Verbindung zu setzen. Da dieses Verfahren vielfach zu unrichtiger Ausstellung der Zolldeklarationen geführt und Beschlagnahme der Sendungen bezw. Zollstrafen zur Folge gehabt hat, sind die betheiligten Grenzstationen angewiesen worden, die Güter für die Folge in Fällen der vorberegten Art bis zur nachträglichen Beibringung der erforderlichen Angaben von Seiten des Versenders auf dessen Gefahr und Kosten zurückzuhalten.

Im Deutsch-Englischen Personenverkehr über Ostende und Calais-Dover

sind mit dem 1. d. Mts. neue Fahrpreise und Gepäck-Frachtsätze in Kraft getreten. Dieselben betragen zwischen Berlin (Stadtbahn bezw. Potsdamer Bahnhof) und London a) über Ostende für die einfache Fahrt I. Klasse 113,90 M, II. Klasse 85,90 M und für Hin- und Rückfahrt I. Klasse 165,10 M, II. Klasse 126,30 M, b) über Calais für die einfache Fahrt I. Klasse 125,90 M, II. Klasse 94,50 M und für Hin- und Rückfahrt I. Klasse 183,80 M, II. Klasse 141,80 M.

Die Fahrpreise über Calais werden also durchweg etwas erhöht, ebenso die über Ostende für einfache Fahrt, während die Rückfahrkarten über diesen Weg eine Ermässigung von 5,20 und 4,40 M gewähren. Die bisher vorhandenen Fahrscheinhefte für gemischte (II./I.) Klasse bei einfacher Fahrt über Ostende fallen weg.

Die Gültigkeitsdauer der Fahrscheinhefte für die einfache Fahrt beträgt jetzt 15 Tage (früher 30) und für Hin- und Rückfahrt 30 Tage wie bisher, derart, dass die einfache Fahrt bezw. die Rückfahrt spätestens um Mitternacht des letzten Gültigkeitstages beendet sein muss.

Auf jeden Fahrtausweis werden 25 kg Freigepäck gewährt, jedoch ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung ausgeschlossen. Für je 10 kg Uebergewicht werden erhoben über Ostende 6,16 M und über Calais 6,17 M.

Das Gepäck kann nach einer von den nachstehenden Londoner Stationen befördert werden: Charing Cross (Westend) und Cannonstreet (City), Stationen der Süd-Osteisenbahn, ferner nach Victoria Station (Westend), St. Paul (City), Holborn Viadukt (City) und Herne Hill (Süd), Stationen der London, Chatham und Dover-Eisenbahn. Mangels eines besonderen Wunsches des Reisenden wird das Gepäck abwechselnd eine Woche nach Charing Cross, die andere Woche nach Victoria eingeschrieben.

Umwandlung der Berliner Pferdebahnen in elektrische Niveaubahnen.

Nach längeren Verhandlungen zwischen Vertretern des Berliner Magistrats und des Polizeipräsidiums hat der Magistrat folgenden Beschluss gefasst: Polizeipräsidium und Magistrat sehen die Umwandlung der Pferdebahn in elektrische Niveaubahnen als nächst zu erstrebendes und nachdrücklich zu forderndes Ziel an. Ob hierbei das System der überirdischen oder unterirdischen Kabelleitung oder das der Akkumulatoren zu wählen sein wird, soll einstweilen vorbehalten bleiben.

Nord-Ostseekanal.

Der Bau des Nord-Ostseekanals ist soweit vorgeschritten, dass, abgesehen von der schon im Betriebe befindlichen Strecke von Kiel bis Rendsburg, die Wasserstrasse im nächsten Sommer dem Verkehr wird übergeben werden können. Das Reich beabsichtigt, wie den Bau, so auch den Betrieb des Kanals selbst zu führen bezw. durch Reichsorgane leiten zu lassen. Und zwar sollen die Funktionen durch eine besondere Kanalbehörde wahrgenommen werden, welche in Kiel ihren Sitz haben wird und der zuständigen Reichs-Centralstelle unmittelbar untergeordnet wäre. Diese Behörde bildet somit ein Gegenstück zu der Preussischen Ministerial-Baukommission, welcher neben anderen Funktionen auch die Unterhaltung und Verwaltung der Wasserstrasse im Weichbilde von Berlin untersteht und welche gleichfalls unmittelbar den zuständigen Preussischen Ministern unterstellt ist. Die etatsmässige Ordnung der Sache würde durch den nächstjährigen Reichshaushalts-Etat herbeizuführen sein.

Aus Russland.

Eisenbahnkonferenzen.

Am 10./22. Oktober d. J. sind der „Now. Wr." zufolge die Vertreter der Russischen und Oesterreichischen Eisenbahnen in Wien zu einer Kommission zusammengetreten, um die neuen Tarife für den Russisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverkehr endgültig auszuarbeiten. Die Tarife werden für den Verkehr über die 4 Grenzpunkte Nowosselitze, Wolotschisk, Radziwillow und Graniza ausgearbeitet. Der Tarif soll am 20. Dezember d. J. (1. Januar 1895) in Kraft treten.

Ferner wird mitgetheilt, dass der 46. Kongress der Vertreter der Russischen Eisenbahnen in Sachen des Konven-

tionaltarifs am 19./31. Oktober d. J. in St. Petersburg zusammentritt.

Endlich verlautet aus St. Petersburg, dass beim Comptoir für den internationalen Verkehr eine Konferenz sich mit der Frage der Höhe der sogen. Transitspesen, welche die Güter des direkten Verkehrs bei deren Beförderung über ausländische Häfen zu tragen haben, beschäftigt habe; der Zweck der Berathung war eine möglichste Herabminderung der bezüglichen Kosten, weil dieselben schon auf dem direkten Verkehr lasten, und Königsberg in der Konkurrenz mit Libau und Riga wesentlich zu Gute kämen. Um dem entgegenzutreten ist einerseits von der Kaufmannschaft beschlossen worden, die Lokalspesen in Riga und Libau herabzusetzen und andererseits haben sich die Eisenbahnen bereit gefunden, die Nebengebühren im direkten überseeischen Verkehr zu vermindern, um so die Konkurrenz der Russischen Ostseehäfen gegenüber dem Hafen von Königsberg zu erleichtern.

Statistische Erhebung.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten lässt z. Zt. eine statistische Erhebung über die Gesammtsumme der Waaren anstellen, die im Rayon der Staatsbahnen von den Landwirthen, Fabrikanten und Kaufleuten versandt werden, ebenso auch darüber, wie sich dieser Transport auf die Eisenbahnen und die übrigen Verkehrsmittel vertheile. Hierdurch will man festzustellen suchen, aus welchen Gründen der Transport auf den Wasserstrassen oder per Achse dem Eisenbahntransport vorgezogen werde.

Man darf gespannt sein auf das Ergebniss dieser Untersuchung, die hoffentlich allgemein zugänglich gemacht werden wird; aus demselben wird sich ein Bild gewinnen lassen, wie sich in letzter Zeit die Verkehrsverhältnisse entwickelt haben und wie mit ihnen sich das gesammte Kulturniveau verändert hat.

Eisenbahnbauten.

In dem nachfolgenden Verzeichniss stellen wir die Bahnen zusammen, welche zum Theil als Zufuhrbahnen, zum Theil als Verbindungslinien zwischen bereits bestehenden Bahnstrecken neuerdings in Bau genommen bezw. zum Bau genehmigt worden sind:

1. Von der Station Bogojawlensk der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn bis zum Städtchen Sosnowka in einer Länge von etwa 100 Werst.
2. Von der Station Ostrolenka der Narewbahn bis zur Station Tluschtsch der Petersburg-Warschauer Eisenbahn, etwa 90 Werst.
3. Von der Station Talowaja der im Bau befindlichen Balaschow-Charkower Eisenbahn bis Kalatsch am Don.
4. Von der Station Kamenizy der Radsiwillower Zweiglinie der Südwestbahnen zur Stadt Kremenez, etwa 30 Werst.
5. Von der Station Mytischtschi der Moskau-Jaroslawer Eisenbahn zu den bei dem Flecken Schtschelkowo belegenen Fabriken am Flusse Kljasma, etwa 16 Werst.
6. Von der Station Kupjansk der im Bau befindlichen Balaschow-Charkower Eisenbahn zur Station Lissitschansk der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn, etwa 100 Werst.
7. Von Jekaterinburg der Ural-Eisenbahn zur Station Tscheljabinsk der Ssamara-Slatouster Eisenbahn, etwa 200 Werst. Diese Linie hat den Zweck, die isolirt dastehende Ural-Eisenbahn mit der zukünftigen Sibirischen Eisenbahn, die in Tscheljabinsk ihren Ausgangspunkt haben soll, zu verbinden.
8. Von der Station Kirschatsch der Moskau-Jaroslawer Eisenbahn zur Stadt Jurjew Polski.
9. Von Bjelsk an den Südwestbahnen zum Flecken Gainowka.
10. Von der Station Orany der Petersburg-Warschauer Eisenbahn zum Städtchen Olita, etwa 40 Werst.
11. Von der Station Pensa bezw. Ramsaj der Ssysran-Wjasmaer Eisenbahn zur Station Rusajewka der Rjäsan-Kasaner Theilstrecke der Moskau-Kasaner Eisenbahn, etwa 95 Werst.
12. Von der Station Pinerowka (in der Nähe von Balashow) der Tambow-Kamyschiner Eisenbahn zur Station Rtischtschewo der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn, etwa 70 Werst.
13. Von der Station Pensa der Ssysran-Wjasmaer Eisenbahn zur Station Serdobsk der Rjäsan-Uralsker Bahn, etwa 90 Werst.
14. Von der Station Lgow der Kiew-Woronesher Eisenbahn nach Brjansk an der Orel-Witebsker Eisenbahn, etwa 200 Werst.
15. Von der Station Woroschba der Kiew-Woronesher Eisenbahn nach Buda, etwa 120 Werst.

Projekt einer Bahn von Orenburg nach Taschkent.

Das Landschaftsamt in Ssamara hat sich mit der Frage beschäftigt, welche Mittel geeignet wären, um dem Fallen der Getreidepreise im Gouvernement Ssamara wirksam entgegenzutreten und damit den Körnerbau lohnend zu machen. Das Resultat dieser Berathung wurde zu der Resolution zusammengefasst, ein Gesuch an die Regierung zu richten wegen Herstellung einer Bahn von Orenburg nach Taschkent, indem darauf hingewiesen wurde, dass zu gewissen Perioden des Jahres, in denen das Getreide in Ssamara mit 40 Kop. für das Pud bezahlt wird, im Transkaspigebiete bis zu 2 R. gezahlt werden müssen.

Diese kolossale Preisdifferenz hat einzig und allein ihren Grund in dem Fehlen von geeigneten Verkehrswegen in Mittelasien, infolge dessen keine, den Bedürfnissen entsprechende Zufuhr von Getreide stattfinden kann. Der einzige, bisher vorhandene Schienenweg, die Transkaspische Bahn, vermag den Ansprüchen nicht mehr zu genügen, sodass der neue Weg als dringend nothwendig lebhaft befürwortet wird, weil derselbe Ssamara den Verkauf seines Getreides zu guten Preisen ermöglichen und den Mittelasiatischen Besitzungen Russlands verhältnissmässig billiges Getreide zur Ernährung der Bevölkerung zuführen würde.

Das Projekt des Baues einer Bahn Orenburg-Taschkent ist übrigens nicht neu, denn bereits 1874 ist es berathen worden, aber wegen Mangel an disponiblen Mitteln vertagt worden. Vielleicht hat das Projekt heute mehr Glück.

Betriebsübernahme der Losowo-Ssewastopoler Bahn.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat die Uebernahme des Betriebs der verstaatlichten Losowo-Ssewastopoler Bahn durch die Krone zum 1./13. d. Mts. verfügt.

Kaukasus-Bahnprojekt.

Nach endgültiger Prüfung des Projekts und des Kostenanschlags für den Bau der Kaukasusbahn (von der Station Owtschaly bis Wladikawkas) ist, der „Now. Wr.“ zufolge, das Ministerium der Kommunikationen zu dem Schlusse gelangt, dass unter den jetzigen Verhältnissen die Verwirklichung dieses Projekts noch nicht möglich sei. Zugleich wurde es für nothwendig erkannt, die Grusinische Militärstrasse sofort wieder in Stand zu setzen und zu ihrer Beschützung vor Schnee- und Steinlawinen Anstalten zu treffen.

Aus der Schweiz.

Guyer-Zeller'sches Jungfrau-Bahnprojekt.

Der Schweizerische Bundesrath beantragt in seiner diesbezüglichen Botschaft an die Bundesversammlung die Ertheilung der Konzession für genanntes Projekt an Herrn Ad. Guyer-Zeller, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft

Herr Guyer-Zeller führt in seinem Berichte aus, dass die bereits bestehenden Jungfrau-Bahnprojekte Köchlin, Locher & Trautweiler, welche den Ausgangspunkt im oberen Lauterbrunnenthal wählen, schon aus technischen Gründen kaum jemals zur Ausführung gelangen könnten. Durch die Eröffnung der Wengernalpbahn sei nunmehr die Basis zu einem neuen Projekte, dem vorliegenden, geschaffen worden, für welches in verkehrswissenschaftlicher Beziehung die gleichen Gründe, wie bei den früheren Projekten, geltend gemacht werden könnten.

Die Bahn geht von der Station Scheidegg der Wengernalpbahn westlich am Fallbodenhubel vorbei, direkt bis vor den Fuss des Eigergletschers, wendet sich hier in östlicher Richtung und nachher in südlicher im Tunnel um das Eigermassiv herum zur Station Eiger (etwa 3 200 m über dem Meeresspiegel), welcher Tunnel ähnlich der Axenstrasse durch Galerien offen gelegt werden soll, zieht sich dann in gerader Linie ganz im Tunnel zur Station Mönch hinauf, von hier nach dem Jungfraujoch hinunter, 77 m unter demselben durch und gelangt hierauf, spiralenförmig um das oberste Massiv des Berges sich herumziehend, auf das jedem Führer bekannte, im Sommer schneefreie Plateau, von wo aus die Jungfrauspitze mittelst eines senkrechten Tunnels und Elevators erreicht wird.

Die Länge der Bahn beträgt total 12,3 km; die Maximalsteigung 260 ‰, die Spurweite 0,80 m, der Minimalradius 60 m. Zwischenstationen sind projektirt am Eigergletscher, am Eiger und am Mönch, Haltestellen bei der Grindelwald- und Guggigletschergalerie.

Als Betriebskraft ist Elektrizität vorgesehen, wozu die nöthige Wasserkraft am Tümmelbach, eventuell an der Lauterbrunnen- oder Grindelwaldlütschine, gewonnen würde.

Die Tunnels sollen in angemessenen Intervallen, jedenfalls an den Ausweichstellen, elektrisch beleuchtet werden. Wo es angeht, sollen behufs Ventilation und Verkürzung des Materialtransports beim Bau aus dem Gebirge herausführende Querschläge gemacht werden.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für:

a) Unterbau	5 068 000	Frcs.
b) Oberbau	422 000	„
c) Hochbau	98 000	„
d) Wasserwerkanlagen	500 000	„
e) elektrische Installationen und Rollmaterial	350 000	„
f) Elevator	290 000	„
g) Meteorologisches Observatorium	100 000	„
h) Vorarbeiten, Bauleitung usw.	276 000	„
i) Bauzinsen	446 000	„
k) Unvorhergesehenes	450 000	„
zusammen	8 000 000	Frcs.

oder 650 400 Frcs. für 1 km der Baulänge.

Die Rentabilitätsberechnung des Konzessionsgesuchs nimmt eine Frequenz der Station Eiger von 10 000 Personen und derjenigen auf der Jungfrau von 7 000 Personen an und veranschlagt die bezüglichen Einnahmen auf . . 530 000 Frcs.
die Betriebsausgaben auf zusammen 60 000 Frcs.
die Einlage in den Erneuerungs- und Reservefonds auf . . . . . . 82 500 „ 142 500 „
was einen Betriebsüberschuss von 387 500 Frcs. ergäbe.

In einer zweiten Eingabe ist diese Rechnung in der Weise modifizirt, dass die Rendite auf total 360 000 Frcs. veranschlagt und das Baukapital in 4 Millionen Aktien und 4 Millionen Obligationen eingetheilt wird, sodass für erstere 5 % Dividende und für letztere 4 % Zinsen berechnet werden können.

Das Konzessionsgesuch kommt zu dem Schlusse, dass keine aussergewöhnliche Bauschwierigkeiten zu überwinden sein werden. Der ursprünglich gehegten Befürchtung, dass die anfänglich 105 m unter dem Schneescheitel des Jungfraujoches projektirte Tunnellage auf Eis stossen könnte und deshalb noch tiefer gelegt werden müsste, wird in der letzten Eingabe kein Raum mehr gegeben, weil es sich gezeigt habe, dass die oberhalb des Guggigletschers vorspringende Felspartie ganz nahe an das Jungfraujoch heranreiche, sodass die dortige Firndecke kaum die Dicke von 50 m haben könne.

Was endlich die wohl von neuem auftauchende Frage betreffe, ob bei einer raschen Abnahme des atmosphärischen Druckes die Gesundheit der Reisenden gefährdet sei, so habe der Konzessionspetent hierüber den Luftschiffer Spelterini interpellirt, welcher seinerseits diese Befürchtung für unbegründet hält, da er schon mit Personen verschiedenster Konstitution im Ballon über 4 000 m gestiegen sei, ohne dass dieselben besondere Beschwerden verspürt hätten, welcher Umstand sich dadurch erkläre, dass die Betreffenden auf jene Höhe gebracht würden, ohne dass das Herz dabei mehr als im Ruhezustand arbeiten müsse.

Der Bundesrath übermittelte das Gesuch zur Vernehmlassung den Regierungen von Bern und Wallis. Dieselben erhoben keine Einwendungen.

Der Konzessionsentwurf entspricht im allgemeinen den für die früheren Hochgebirgsbahnen aufgestellten Bedingungen. Die Baufrist ist auf 5 Jahre erhöht worden.

Für die letzte Strecke vom Endpunkte der Zahnradbahn bis auf den Gipfel der Jungfrau bleibt die Fortsetzung bezw. Genehmigung des Betriebssystems durch den Bundesrath bis nach Einreichung der Detailpläne vorbehalten.

Neu ist der auf Antrag der Konzessionspetenten aufgenommene Artikel, welcher die Jungfraubahn der Wissenschaft dienstbar machen soll, indem er die Gesellschaft verpflichtet, ein ständiges Observatorium für meteorologische und anderweitige tellurisch-physikalische Zwecke einzurichten und zu unterhalten.

Die Hin- und Rückfahrt soll 45 Frcs. kosten.

Aus Afrika.

Aegypten.

Die Aegyptische Staatsbahnverwaltung hatte Ende 1893 ein Netz von 1 738,922 km mit 2 011,310 km Hauptgeleisen, 355,487 km Nebengeleisen und 204 Stationen. Der Verkehr belief sich auf 9 301 081 Reisende (gegen 7 047 295 in 1892) und 2 113 002 (2 256 556) t Güter; von den Reisenden benutzten 144 968 (131 108) die I. Klasse, 944 858 (701 418) die II. Klasse und 8 087 330 (6 114 689) die III. Klasse, während 123 925 (100 080) dem Aegyptischen oder Besatzungsheere angehörten. Von dem Güterverkehr entfielen 146 628 (205 850) t auf Baumwolle zur Ausfuhr über Alexandria, 54 511 (76 300) t auf Baumwolle im Inlandsverkehr, 288 044 (389 150) t auf Baumwollsamen, 240 985 (257 160) t auf Getreide zur Ausfuhr, 90 301 (84 791) t auf Getreide im Inlandsverkehr, 69 219 (77 359) t auf Zucker, 22 690 (19 045) t auf Syrup, 327 200 (343 805) t auf Steinkohlen und 873 424 (803 096) t auf verschiedene Waaren. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr 526 801 (473 435) Aegyptische Pfund, aus dem Frachtgut- und Viehverkehr 1 051 951 (1 161 896) Pfd. und aus verschiedenen Quellen 39 774 (44 833) Pfd., im ganzen also 1 618 526 (1 680 164) Pfd. oder 931 (1 045) Pfd. für 1 km Betriebslänge.

Der Personenverkehr ergab gegenüber 1892 eine Vermehrung der Reisenden von 2 254 268 und eine Erhöhung der Einnahme um 53 366 Pfd. Dieses Ergebniss ist dem am 1. November 1892 in Kraft getretenen ermässigten Personentarif zu danken. Früher betrug der Personentarif ohne Rücksicht auf die Entfernung in I. Klasse 0,528 Piaster, in II. Klasse 0,342 P. und in III. Klasse für Unterägypten 0,187 P., für Oberägypten 0,155 P. Durch den neuen Tarif ist der Preis für 1 km ermässigt worden bei Entfernungen von 1—50 km auf 0,5 bezw. 0,25, 0,125 und 0,1 P., bei Entfernungen von 51—100 km auf 0,45 bezw. 0,225, 0,1125 und 0,09 P., bei Entfernungen von 101—150 km auf 0,4 bezw. 0,2, 0,1 und 0,08 P., bei Entfernungen von 151—200 km auf 0,35 bezw. 0,175, 0,0875 und 0,07 P., bei Entfernungen von 201—250 km auf 0,3 bezw. 0,15, 0,075 und 0,06 P., endlich bei Entfernungen von mehr als 250 km auf 0,25 bezw. 0,125, 0,0625 und 0,05 P. für die 3 Klassen, wobei die III. Klasse in Oberägypten niedriger als in Unterägypten ist. Die durch diese Ermässigung hervorgerufene Steigerung des Verkehrs tritt besonders in der II. und III. Klasse hervor; denn während diese Steigerung in der I. Klasse nur 11 % betrug und sogar mit einer Mindereinnahme abschloss, betrug die Verkehrssteigerung in II. Klasse etwa 34 % und in III. Klasse 32 % und ergab eine bedeutende Mehreinnahme. Ueberhaupt hat sich die Zahl der beförderten Personen infolge der bewilligten Erleichterungen gegen 1890 (4 696 286), also in 4 Jahren fast verdoppelt.

Obgleich sich infolge der mehr als 50 % betragenden Ermässigung des Gepäcktarifs, die 1892 eingetreten ist, die Einnahme aus diesem Verkehrszweige in den ersten Monaten nach der Ermässigung etwas vermindert hat, so haben doch die 1893 aus dem Gepäckverkehr erzielten Einnahmen die vor der Aenderung eingenommenen Beträge bedeutend überschritten. Der Frachtgutverkehr ergab einen geringeren Verkehr und eine Mindereinnahme gegenüber dem Vorjahr. Dies wurde zum Theil dadurch veranlasst, dass infolge der verspäteten Baumwollernte ein bedeutender Theil der Baumwollsendungen erst in diesem Jahre zur Verfrachtung gelangte. Die Zuckerernte war etwas geringer als die des Vorjahres, während die Getreideernte ungefähr die gleiche war. Die Ausstände der Bergleute in England haben eine geringe Verminderung der Kohlensendungen zur Folge gehabt. Dagegen ist die stetige Steigerung des Verkehrs der verschiedenen Waaren auch 1893 nicht ausgeblieben und beweist, dass der Rückgang des Frachtgutverkehrs nur auf zufälligen Ursachen beruht. Nach den 4 ersten Monaten dieses Jahres zu urtheilen, werden die Einnahmen dieses Jahres mindestens ebenso hoch wie diejenigen von 1892 sein. Die Mindereinnahme der verschiedenen Quellen hat ihren Grund in dem geringen Verkauf von Altmaterial.

Bei Berechnung der zulässigen Betriebsausgaben werden nach den mit der Staatsschuldenkasse abgeschlossenen Verträgen die Einnahmen aus dem Betriebe (Personen- und Güterverkehr) des ganzen Netzes mit Ausnahme der Belcaslinie, also 1 571 979 Pfd. zu Grunde gelegt; hiervon werden zunächst $^{4}/_{104}$ = 62 461 Pfd. als Zins und Kapitalabtragung der Neubaulinien abgezogen. Zu den verbleibenden 1 509 518 Pfd. kommen hinzu die verschiedenen Einnahmen = 39 774 Pfd. und die Einnahmen der Belcaslinie = 6 773 Pfd.; es sind aber abzuziehen die Einnahmen der Neubaulinien = 52 192 Pfd., so dass sich ein Betrag von 1 503 873 Pfd. ergibt. Hiervon bilden 45 % = 676 743 Pfd. die zulässigen Ausgaben; hierzu kommen aber noch $^{24}/_{54}$ der Einnahmen der Neubaulinien (52 192 Pfd.) = 23 196 Pfd. als Ausgaben für diese Linien, so dass für das ganze Netz 699 939 Pfd. (gegen 728 242 Pfd. in 1892) oder 43,24 (43,3) % der Gesammteinnahmen an Ausgaben zulässig waren.

Von den Ausgaben wurden 43 237 (38 288) Pfd. für die allgemeine Verwaltung, 132 585 (122 440) Pfd. für den Verkehrsdienst, 301 108 (370 720) Pfd. für die Zugförderung und den Werkstättendienst, 213 162 (186 991) Pfd. für die Bahnunterhaltung und 9 678 (9 237) Pfd. für die Niederlagen gebraucht, während 169 (566) Pfd. den in der Staatsschuldenkasse verwahrten Rücklagen zugefügt wurden. Jeder Personenzug wurde durchschnittlich von 154 (123) Reisenden, jeder Güterzug durchschnittlich von 50 (54) t benutzt. Zwischen Kaïro und Alexandria wurde ein dritter Schnellzug, und zwar Vormittags eingelegt; er enthält auch Wagen III. Klasse, während die bisherigen beiden Schnellzüge nur die I. und II. Klasse führten. Auf der Oberägyptischen Linie ist ein dritter Personenzug, und zwar Nachts, zwischen Kaïro und Dschirdscheh eingelegt, wobei die Zahl der Schlafwagen vermehrt ist; ausserdem wurde ein halbdirekter Tageszug eingerichtet. Bedeutende Fortschritte im Zugdienst wurden durch den vom Unter-Verkehrsdirektor Rangabe Bey erfundenen Stathmometer, der für jede Minute den Gang und Aufenthalt des

Zuges selbstthätig verzeichnet, erzielt. Die 4 neuen Bahnhöfe Mit Assas, Godaïda, Siéla und Senaro wurden eröffnet, während die Haltestelle Reclamation Works wegen Vollendung der Bauten dieser Gesellschaft aufgelassen wurde.

Im Jahre 1888 wurde zwischen der Regierung, der Staatsschuldenkasse und der Staatsbahnverwaltung ein Vertrag wegen des Baues der Embabehbrücke, sowie der 4 Linien Assiut-Dschirdscheh (128 km), Damanhur-Rahmanieh (19,908 km), Schibin el Kom-Menuf (13,6 km) und Fayum-Senuris (11,406 km) geschlossen. Ein zweiter Vertrag gestattete den Bau der Talkhabrücke und auf Grund anderer Abmachungen baute die Staatsbahnverwaltung die 3 Linien Scherbin-Belcas (16,812 km), Matarieh-Marg (10,486 km) und Nuzha-Alexandria (9 km). Von diesen Neubauten wurden die Linien Damanhur-Rahmanieh (73 902 Pfd. Baukosten), Schibin el Kom-Menuf (77 432 Pfd.) und Fayum-Senuris (50 799 Pfd.) im Jahre 1891, die Embabehbrücke (113 479 Pfd.) und die Linie Assiut-Dschirdscheh (572 704 Pfd.) 1892, ferner die Brücke Talkha-Mansurah (35 117 Pfd.) am 29. April 1893, endlich die Linien Scherbin-Belcas (14 474 Pfd.) 1889, Matarieh-Marg (17 809 Pfd.) 1889/90 und Nuzha-Alexandria (10 625 Pfd.) im Jahre 1892 vollendet. Die erforderlichen Mittel zum Bau der Embabehbrücke, sowie der erstgenannten 4 Linien im Gesammtbetrage von 888 316 Pfd. wurden durch die Staatsschuldenkasse vorgestreckt und werden durch Jahreszahlungen (Kapital und Zins) von 90 000 Pfd., die aus den Einnahmen der Eisenbahnen entnommen werden, im Jahre 1914 getilgt sein. Die Mittel zum Bau der Talkhabrücke wurden gleichfalls von der Schuldenkasse vorgestreckt und werden vermittelst der Einnahmen dieser Brücke, die auf mindestens 3 000 Pfd. jährlich veranschlagt sind, zurückgezahlt. Zum Bau der Linie Scherbin-Belcas hat die Domänenverwaltung 1 000 Pfd. beigesteuert, während die verbleibenden 13 474 Pfd. von der Staatsschuldenkasse vorgestreckt und vermittelst der Einnahmen dieser Linie bereits getilgt wurden. Von den Baukosten der Matariehlinie wurden 3 670 Pfd. aus den Rücklagen, die durch Betriebsersparnisse gebildet sind, entnommen, während der Rest von 14 139 Pfd. aus den gewöhnlichen Bahnunterhaltungsmitteln getragen wurde. Von den Baukosten der Nuzhalinie wurden 5 000 Pfd. aus den besonderen Rücklagen, die aus dem Erlös der der Verwaltung gehörigen Ländereien gebildet wurden, entnommen, während der Rest von 5 625 Pfd. aus den gewöhnlichen Bahnunterhaltungsmitteln bestritten wurde.

Im Laufe des Jahres 1893 hat die Verwaltung den Vertrag wegen Verbreiterung und zweigeleisigen Ausbau von 4 Brücken der Linie Kaïro-Alexandria abgeschlossen; davon führen 2 über den Nil, nämlich in Benha und Kafr Zayat, und 2 über Kanäle, nämlich in Birket el Sab über den Schibinkanal und in Hagar Nawatieh über den Mahmudiehkanal. Die Vergrösserungsbauten des Bahnhofs Kaïro wurden kräftig gefördert. Ausserdem hat die Staatsbahnverwaltung mit der Regierung und der Staatsschuldenkasse ein Abkommen getroffen, nach dem innerhalb 4 Jahren von 1894 ab bis 1. Januar 1898 7 neue Linien von 305 km Länge, 2 Nilbrücken und verschiedene Vergrösserungen auszuführen sind, nämlich die Verlängerung der Oberägyptischen Linie von Dschirdscheh bis Keneh mit einer Brücke über den Nil in Nag Hamadi (109 km — 369 346 Pfd. Kostenanschlag), die Barrarislinie von Belcas nach Kafr Scheik (45 km — 135 953 Pfd.), die Linien Menuf-Achmun (21 km — 56 249 Pfd.), Kafr Zayat-Kallin (28 km — 92 751 Pfd.), Damanhur-Mallaha (58 km — 86 018 Pfd.) und Fayum-Gharak (33 km — 63 497 Pfd.), die Zweigbahn nach Hoch Issa (11 km — 18 542 Pfd.), eine Brücke über den Nil bei Dessuk (76 125 Pfd.), endlich Vergrösserung der Werkstätten und Zufahrtsbahnhöfe (50 000 Pfd.) Von diesen Neubauten sind die Linien Dschirdscheh-Nag Hamadi, Menuf-Achmun und Belcas-Kafr Scheik, sowie die beiden Brücken bereits in Bau gegeben, der voraussichtlich sofort begonnen werden wird.

In Alexandria wurden am 15. Juli d. J. verschiedene Strassenbahnen vergeben, aber die Aegyptische Regierung hat die Entscheidung des Gemeindeausschusses nicht bestätigt. Der Gemeinderath hat infolge dessen beschlossen, verschiedene Europäische Gesellschaften, die den Wunsch ausgedrückt hatten, sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen, aber sich wegen der Bedingungen der Konzession zurückgezogen hatten, aufgefordert, die Aenderungen, die ihnen angemessen erschienen, vorzuschlagen. Die Gemeindeverwaltung wird auf dieser Grundlage unter Berücksichtigung der Interessen der Stadt ein neues Bedingnissheft ausarbeiten und von neuem zur Vergebung der Konzession schreiten.

Die Eisenbahnen Japans.

Nach dem Jahresbericht des Kaiserlich Japanischen Eisenbahndepartements (Imperial Railway Department) für das Geschäftsjahr 1892/93 *) betrug am 31. März 1893 das Japanische Eisenbahnnetz rund 1 877 Englische Meilen oder 3 020 km.

Hiervon sind:

I. Staatsbahnen

(auf der Hauptinsel Hondo oder Nippon) 557 M. (= 928 km), nämlich die Linien:

1. Hauptlinie Shimbashi-Kobe 376 M. mit den Zweiglinien: Ofuna-Yokosuka 10 M., Obu-Taketoyo 12 M., Maibara-Kanegasaki 31 M.;
2. Takasaki-Naoetsu 117 M.;
3. Baba-Otsu (nur für Güterverkehr in Betrieb) 1 M.;
4. Fukatani-Nagahama (nur für Güter) 9,6 M.

II. Privatbahnen.

a) Auf der Hauptinsel Hondo (Nippon).

1. Nippon-Eisenbahn 591 M.; Hauptlinie Ueno-Aomori 454 M. mit den Zweiglinien Shinagawa-Akabene 12,7 M., Omiya-Maebashi 51 M., Utsonomiya-Nikko 25 M., Iwakiri-Shiogama 4 M., Oyama-Mito 41,4 M., Mito-Nakagawa (nur Güter) 0,62 M., Ueno-Akihanohara (nur Güter) 1,15 M.;
2. Kobu-Eisenbahn (Shinjiku-Hachioji) 22,7 M.;
3. Ryomo-Eisenbahn (Oyama-Maebashi) 52 M.;
4. Sanyo-Eisenbahn (Kobe-Mihara) 143 M. mit der Zweigbahn Hyogo-Wadanomisaki (für Güter) 1,6 M., zusammen 145 M.**);
5. Kansei-Eisenbahn 59 M., Kusatsu-Yokkaichi 49,5 M. und Kameyama-Tsu 9,6 M.;
6. Osaka-Eisenbahn 32,55 M., Osaka-Taskada 23 M. und Oji-Nana 9,4 M.;
7. Hankai-Eisenbahn (Osaka-Sakai) 6 M.

b) Auf der Insel Kyushu.

8. Kyushu-Eisenbahn, Moji-Kumamoto 131 M. und Tosu-Saga 5 M., zusammen 136 M.;
9. Chikuho-Eisenbahn 25,5 M.,
   a) Wakamatsu-Kaneda 21,6 M. und
   b) Nokata-Otake 3,9 M.

c) Auf der Insel Shikoka.

10. Iyo-Eisenbahn (Satogawa-Takahama) 5 M.;
11. Sanuki-Eisenbahn (Marugame-Kotohina) 10 M.

d) Auf der Insel Jesso.

12. Hokkaido-Eisenbahn,
    Temiya-Horonai 50 M.,
    Horonaifuto-Ikushunbetsu 4,4 M.,
    Muroran-Utashinai 114,4 M.,
    Sunagawa-Sorachifuto 2,7 M.,
    Oiwake-Yubari 26,5 M.,
    Sanbashi-Temiya (für Güter) 0,34 M.;
13. Kushiro-Eisenbahn, Shibecha-Atosanobori 25,7 M.;

zusammen (31. März 1893) 1 877 Englische Meilen oder rund 3 020 km.

Im Bau befanden sich von Privatbahnen (am 31. März 1893) rund 611 M., wovon auf die Sanyobahn (Nr. 4) 157 M. (Mihara-Shimonoseki), auf die Kyushubahn 134,5 M. (die Strecken Kokura-Gyohashi, Kumamoto-Yashiro und Misumi und Saga-Nagasaki und Sasebo) und auf die Köshinbahn 136 M. (Gotemba-Matsumoto) fallen.

Eröffnet wurden im Laufe des Berichtsjahres 1892/93 rund 153,5 Englische Meilen, darunter 83,5 M. von der Hokkaido-Eisenbahn (Muroran-Iwamizawa 1. August 1892).

Ueber den weiteren Ausbau des Japanischen Eisenbahnnetzes ist durch das Eisenbahngesetz vom 20. Juli 1892, in welchem die Linien aufgeführt werden, die zur Ergänzung des Eisenbahnnetzes in Japan nach und nach gebaut werden sollen, Bestimmung getroffen. Die Reihenfolge der in Angriff zu nehmenden Linien wird durch den durch Kaiserliche Verordnung gebildeten Eisenbahnrath getroffen. Die in erster Linie zu bauenden Eisenbahnen sind innerhalb 12 Jahren vom Beginn der Arbeiten ab zu vollenden.

Die Baukosten der Staatsbahnen betrugen am 31. März 1893 für 557 Englische Meilen 33 427 735 Yen (Japanische Silbermünze = 4,12 ℳ) oder durchschnittlich 60 667 Yen per Meile.

Die grössten Baukosten entfallen auf die 18 Meilen lange Linie Tokio-Jokohama, welche, als erste im Lande, im April 1870 begonnen und im September 1872 vollendet wurde und 163 457 Yen per Meile erforderte. Die billigste Bahnlinie von

*) Einen ausführlichen Auszug aus demselben bringt das „Archiv für Eisenbahnwesen“ Heft 4 S. 747—753 zum Abdruck, welchem in der Hauptsache die nachstehenden Angaben entnommen sind. Man vergleiche auch die Berichte im Jahrgang 1892 S. 584—588 des „Archivs“ und Nr. 77 S. 779 d. Ztg.

**) Ein Theil der Sanyobahn ist derzeit noch im Bau und soll demnächst bis Hiroshima eröffnet werden, von wo beabsichtigt ist, die Bahn nach Shimonoseki weiterzuführen

Otsu nach Nagahama mit einer Länge von 48 Meilen, welche im Februar 1888 begonnen und im Juli 1889 vollendet wurde, kostete durchschnittlich per Meile nur 34 008 Yen. Mit dem Bau von Privatbahnen wurde erst im Jahre 1888 begonnen, und bis zum Jahre 1892 zeigte sich eine rege Thätigkeit, welche seither aus finanziellen Gründen erheblich abgenommen hat.

Für das Betriebsjahr 1892/93 stellten sich Einnahme, Betriebsausgabe und Reinertrag der Staatsbahnen wie folgt:

Einnahmen . 4 580 632 Yen (+ 470 491 Yen gegen 1891/92)
Ausgaben . . 2 166 199 „ (— 260 701 „ „ 1891/92)
Reinertrag . . 2 414 433 „

Von den Einnahmen der Staatsbahnen entfielen:

	in 1891/92	in 1892/93
auf den Personenverkehr	77,4 %	76,1 %
„ „ Güterverkehr	20,0 „	22,3 „
„ sonstige Einnahnen	2,6 „	1,6 „

Von den Ausgaben kamen:

auf die Bahnverwaltung	41,8 %	38,8 %
„ den Lokomotivdienst	35,7 „	37,0 „
„ „ Verkehrsdienst	15,5 „	17,5 „
„ Allgemeinkosten	7,0 „	6,7 „

Die Betriebsausgaben betrugen 47 % der Einnahme, gegen 59 % im Vorjahre.

Die Verzinsung des für die Staatsbahnen verwendeten Baukapitals betrug nach dem erwähnten Bericht bisher im Durchschnitt 6 %, jene der Privatbahnen etwas über 5 %. Die höchste Verzinsung von den letzteren hatte die Nipponbahn (10 %). Im Jahre 1893 ergaben sich nach den „Railway News“ folgende Verhältnisse für die Dividenden der Japanischen Bahnpapiere:

Bahn-gesellschaft	Nominal-werth der Aktie	Dividende	Kurswerth der Aktie	Thatsächliche Dividende
	Yen	%	Yen	%
Nippon	50	10,0	104	4,8
Ryomo	50	8,0	79	5,0
Kobu	45	10,0	111	4,0
Kansai	47	4,0	60	3,1
Sanyo	27	4,5	32	3,7
Kyushu	38	4,7	40	4,4

Aus Nordamerika.

Elektrische Güterwagen in Spokane.

Nach dem „Street Railway Journal“ hat die Spokane Street Railway Company zu Anfang dieses Jahres auf ihren elektrisch betriebenen Strassenbahnlinien einen Güterwagen zur Beförderung von Weizen und Mehl zwischen den Güterbahnhöfen der Eisenbahnen und den in der Stadt befindlichen Mahlmühlen eingestellt.

Während der verflossenen 3 Jahre ist der Mangel einer geeigneten Verbindung für den Cerealienverkehr zwischen den Dampfbahnen einerseits und den Wasserwerken und Mühlen andererseits immer fühlbarer geworden. Durch die Pferdegeschirre wurden namentlich die Mühlen nur sehr ungenügend bedient. Um wenigstens vorübergehend Abhilfe zu schaffen, kam die Strassenbahngesellschaft bei der Stadt um die Ermächtigung ein, Cerealien und deren Erzeugnisse über bestimmte Strassen und Geleise in der Stadt befördern zu dürfen. Dies wurde genehmigt und infolge dessen beschaffte man zunächst einen Güterwagen, der zwischen den Produktengeleisen der Nordpacifischen Bahn und 2 der Mühlen verkehrte. Die städtische Konzession schreibt aber vor, dass auf Verlangen der Stadtverwaltung die Transporte zwischen jedem beliebigen Bahnhofe und jeder beliebigen Mühle bewerkstelligt werden müssen. Es heisst in der Konzession, dass die Fracht für die Tonne bei einfacher Fahrt den Betrag von 80 ₰ und, wenn die Wagen auch auf dem Rückwege beladen sind, von 60 ₰ hin und ebensoviel zurück nicht übersteigen darf. Hierin soll das Umladen von den Wagen der Dampfbahn auf die der Strassenbahn einbegriffen sein. Die Wagenladungen sollen nicht unter 5 t betragen. Die Mühlen dürfen auch eigene Wagen auf den Strassenbahnen verkehren lassen, für welche die Bahngesellschaften den nöthigen Strom zu liefern haben. Sie erhalten dann für jeden Privatwagen täglich eine Entschädigung von 8 ℳ. Der angeschaffte Wagen fasst 5 450 kg oder 7,3 cbm Weizen. Im Februar d. J. wurden mit demselben in 230 Stunden 2 325 cbm Weizen befördert.

Die Gesammtlänge des Fahrzeugs beträgt 6,1 m, die Länge innen 3,66 m, die Breite aussen 1,83 m, die Höhe innen vom Fussboden bis zum Dach 1,68 m. Im äusseren Ansehen gleicht es einem gewöhnlichen Kastenwagen, aber unterhalb des inneren Fussbodens befindet sich ein Falltrichter, der am unteren Ende mittelst eines Eisenschiebers geschlossen ist. Der Fussboden lässt sich wie eine doppelte Fallthür nach den beiden Enden des Wagens aufklappen. In geschlossenem Zustande hat der Boden dieselbe Höhenlage über den Schienen, wie die gewöhnlichen Güterwagen der Dampfbahnen, etwa 1,2 m. Ist der Wagen mit Getreide beladen, wobei der Boden aufgeklappt ist, so fährt er bei der Mühle vor und hält hier über einem Schüttrumpf. Der Schieber wird gezogen und in weniger als einer Minute ist der Inhalt in den unter dem Wagen befindlichen Vorrathsraum entleert, um von hier mittelst Elevatoren nach den Mahlgängen befördert zu werden. Dann wird der Falltrichter des Wagens geschlossen, der Boden heruntergeklappt und der Wagen mit Mehlsäcken beladen, die zur Eisenbahn geführt werden. Zeitweise ist der Wagen auch zur Beförderung von Kleinschlag für die Befestigung des zwischen den Schienen befindlichen Strassenstreifens mit gutem Erfolg verwendet worden. Der Kleinschlag wird durch den Falltrichter ausgeschüttet.

Die grösste Fahrgeschwindigkeit des Wagens beträgt 9,6 km in der Stunde. Er ruht auf einem zweiachsigen Unterwagen von 2 m Radstand und 0,76 m grossen Rädern. Einzelne Streckenabschnitte der Bahn haben Steigungen von 1 : 22, selbst 1 : 20 und Krümmungen von 30 m Halbmesser; auf diesen Strecken fährt der Wagen ebenso sanft und schnell wie auf den graden und ebenen Abschnitten.

In der ersten Zeit des Betriebes fürchteten verschiedene Grundbesitzer, dass durch den Güterverkehr auf der Strassenbahn ihr Grundeigenthum an Werth verlieren würde. Jetzt indessen ist man allseitig sehr für die Neuerung eingenommen, ja, einige Grosskaufleute wünschen schon, dass von den Strassenbahngeleisen Abzweigungen in ihre Niederlagen geführt und Güter der allgemeinen Klasse auch in Theilladungen zwischen den Magazinen und den Geschäftshäusern befördert werden.

Das Umladen des Getreides aus den Eisenbahnwagen in die Wagen der Strassenbahn geschah in der ersten Zeit von Hand; später ist die Beschaffung einer elektrischen Schaufel und einer Elevatoreinrichtung ins Auge gefasst worden. Mit letzterer soll das durch die Schaufel herbeigebrachte Getreide in einen Behälter gehoben werden, aus dem es durch eine Schüttrinne in den Strassenwagen fliesst.

Gegenwärtig ist ein grösserer Wagen im Bau, der im wesentlichen ebenso eingerichtet wird, wie der vorhandene.

Bücherschau.

Leitfaden des Eisenbahn-Tarifwesens von A. Pauer, Inspektor der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, Dozent für Tariflehre an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. Wien 1894. Druck und Verlag der K. K. Hof- und Staatsdruckerei. Preis 1,50 fl.

Der vorliegende Leitfaden, welcher mit den Grundzügen des Tarifwesens insbesondere der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen vertraut machen soll, bietet einerseits den Hörern an Eisenbahnfachschulen ein willkommenes Lehrbuch, andererseits aber auch den Beamten, die sich einer Fachprüfung zu unterziehen haben, einen praktischen Behelf zum Studium der Tariflehre. Die Anordnung des Lehrstoffes ist übersichtlich. Das Werk ist korrekt und gemeinverständlich geschrieben.

In der Vorrede weist der Verfasser darauf hin, dass zwar bereits ausgezeichnete Werke über das Eisenbahn-Tarifwesen bestehen und damit für den Wissensdrang der Fachgenossen gesorgt ist, dass es aber bisher an einem kurzgefassten Lehrbuche über diesen wichtigen Zweig des kommerziellen Eisenbahnlebens fehlte. Diese Lücke hat der Verfasser in seiner ebenso fachwissenschaftlich wie praktisch gehaltenen Arbeit in sehr zufriedenstellender Weise gelöst, indem darin das Eisenbahn-Tarifwesen in seinen verschiedenen Erscheinungen und Gestaltungen nach deren geschichtlichen Entwickelungsgange soweit zur Darstellung gebracht wird, als dessen Kenntniss nicht nur für die Eisenbahnorgane, sondern auch für alle diejenigen nützlich ist, welche sich mit dem Tarifwesen bekannt machen wollen. Im I. Abschnitt wird die Theorie des Tarifwesens behandelt, kurz und fasslich werden die bestehenden Tarifsysteme (das Werthklassifikations-, Gewichts- und Wagenraum- und das gemischte Tarifsystem) und Tarif-Bildungsarten (Kilometer-, Staffel- und Zonentarif) auf volkswirthschaftlicher Grundlage erklärt, unter Besprechung der Selbstkostenberechnung und der Nebengebühren. Der II. Abschnitt enthält in chronologischer Folge die das Tarifwesen berührenden wichtigeren Gesetze und Verordnungen in Oesterreich-Ungarn und Auszüge, mit Hinweisung auf die betreffenden Quellen. Die folgenden Abschnitte III—VIII, welche ihrem Inhalte nach gleichsam den praktischen Theil des Tarifwesens zum Gegenstande haben, behandeln: a) die Personen-, Gepäck- und Militärtarife; b) die Eisenbahn-Gütertarife; c) das

Güter-Tarifwesen in Oesterreich-Ungarn; d) die Eisenbahnverbände; e) die Regelung der Konkurrenzverhältnisse, das Abrechnungswesen, die Statistik; f) das Eisenbahn-Tarifwesen in den verschiedenen Europäischen Staaten. In letzterer Beziehung sind die Vergleiche von besonderem Interesse, welche bei den Tarifsätzen zwischen den diesfälligen Bestimmungen Oesterreich-Ungarns mit denen der übrigen Europäischen Staaten, besonders Deutschlands gezogen werden.

Das durch viele Tabellen und mehrere Graphikons zur Veranschaulichung der „Regelung der Konkurrenzverhältnisse und des Abrechnungswesens“ ausgestattete Werk ist von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen als Lehrbehelf für ihre Beamten approbirt worden und verdient eine weitere Verbreitung für den Schul- und Selbstunterricht um so mehr, als der Preis dieses in der K. K. Hof- und Staatsdruckerei in gefälliger Ausstattung hergestellten Werkes ein sehr mässiger ist.

Heusinger v. Waldegg's Kalender für Eisenbahntechniker. Herausgegeben von A. W. Meyer. XXII. Jahrgang. 1895. Gebunden nebst Beilage 4 *M.* Wiesbaden, J. F. Bergmann.

Kalender für Strassen- und Wasserbau- und Kulturingenieure. Begründet von A. Rheinhard. Herausgegeben von R. Scheck. XXII. Jahrgang. 1895. Gebunden nebst Beilagen 4 *M.* Wiesbaden, J. F. Bergmann.

Die Vorzüge dieser beiden Fachkalender, die nunmehr in ihrem 22. Jahrgange vorliegen, bestehen in ihrer ausserordentlichen Reichhaltigkeit, Uebersichtlichkeit und dem praktischen Bedürfnisse entsprechender Eintheilung. Wir finden in den Kalendern alle jene Tabellen, Zahlen, Formeln und Preisangaben, welche der Techniker und Ingenieur am häufigsten benöthigt, wie denn überhaupt der Gesammtinhalt, unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner neu bearbeitet, alles Wissenswerthe, namentlich alle wichtigen Neuerungen aus dem technischen Gebiete, zwar in gedrängter Kürze, aber den Gegenstand erschöpfend, zusammenfasst.

Die Eintheilung der Kalender ist im allgemeinen dieselbe geblieben wie im vorigen Jahrgang. Die Besitzer der früheren Jahrgänge werden heuer aber ganz besonders reichhaltige Neuerungen und Erweiterungen auf allen Gebieten der täglichen Praxis darin finden. In den Heusinger'schen Kalender z. B. sind neu aufgenommen: Lademaasse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und die von demselben für 1895 erlassenen „Preisausschreibungen“, das Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr und ein Abschnitt über „Bau, Bedienung und Unterhaltung der Stellwerksanlagen“ und die „Anweisung der Preussischen Staatsbahnen über das Entwerfen von Eisenbahnstationen mit Berücksichtigung der Weichen- und Signalstellwerke. Theilweise umgeändert sind die Abschnitte „Eisenbahnoberbau“ und „Neben- und Kleinbahnen“. Auch die zu beiden Kalendern beigegebene Eisenbahnkarte und das Verzeichniss der zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnen sind der Jetztzeit entsprechend richtig gestellt. Desgleichen sind die technische Statistik und das Beamtenverzeichniss auch in diesem Jahrgange auf Grund von bei den betreffenden Dienststellen selbst eingezogenen Angaben neu ausgearbeitet und vermehrt worden und bieten so ein Adressbuch aller Eisenbahntechniker.

So glauben wir denn auch diesen neuen Jahrgang der beiden Kalender unsern Lesern aufs beste empfehlen zu können.

Verschiedenes.

Ein elektrischer Postwagen.

Die Atlantic Avenue Railway Company in Brooklyn hat kürzlich einen Postwagen für elektrischen Strassenbahnbetrieb gebaut, der entsprechend den Angaben der Postbehörde ähnlich eingerichtet ist, wie die Postwagen der Dampfeisenbahnen. Doch wird nur die Hälfte des Wagens für Postzwecke benutzt, die andere dient als Rauchabtheilung für Fahrgäste. In dem Postabtheil befinden sich ein Sortirtisch, Regale für die Postsäcke und die sonst noch erforderlichen Einrichtungen. Ferner ist an jeder Seite ein Briefkasten für das Publikum angebracht. Es sollen sofort zwei Postwagen der beschriebenen Art in den Verkehr gebracht werden.

Personalnachrichten.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Civilingenieure Johann Schwerteck aus Mezilesi (Böhmen) und Carl Böning aus Oldenburg sind zu Bahningenieuren 1. Klasse ernannt, und ist ersterer dem Bahnbauinspektor in Mannheim, letzterer dem Bahnbauinspektor in Karlsruhe zugetheilt worden.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Betriebsingenieur Georg Haberstumpf ist als Vorstand der Eisenbahn-Bausektion von Neustadt a/S. nach Burghausen versetzt, und der Bezirksingenieur Eduard Pendele in München ist in den Ruhestand getreten.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. Lokalbahn Gross-Priessen-Wernstadt-Auscha. K. K. priv. Lokalbahn Königshan-Schatzlar. Reichenau a/Kn.-Solnitzer Lokalbahn. (Im Betriebe der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.) Berichtigung der Gebührentarife. Bei der in den Gebührentarifen der Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha, Königshan-Schatzlar und Reichenau a/Kn.-Solnitz auf Seite 14 sowie auf Seite 9 des Gebührentarifes Theil II für die Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz unter I enthaltenen Tabelle sind im Kopfe die Worte: „in Hellern (Kreuzern) pro 100 kg“ in: „in Hellern (Kreuzern) pro 100 kg und 1 km“ zu berichtigen.

Wien, 26. Oktober 1894. (2689)

Die Direktion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und
K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
als betriebführende Verwaltung.

2. Eröffnungen von Stationen.

Vom 1. Dezember d. J. ab wird der zwischen den Stationen Küllstedt und Lengenfeld u. Stein der Strecke Leinefelde-Treysa gelegene Haltepunkt Grossbartloff für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. (2690)

Frankfurt a/M., den 1. November 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 15. November d. J treten in dem obenbezeichneten Verkehre für die Beförderung von Eisenerzen, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Konverterschlacken zum Hochofenbetriebe von der diesseitigen Station Thale nach mehreren Oberschlesischen Hochofenstationen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft. Dieselben kommen nur für solche Sendungen, die an Hochofenwerke gerichtet und in den Frachtbriefen ausdrücklich als „zum Hochofenbetrieb bestimmt“ bezeichnet sind, zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 3. November 1894. (2691)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa transito. Am 1. Dezember 1894 tritt der vierte Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen, gültig vom 1. Januar 1893, in Kraft.

Der Nachtrag enthält:

1. Ergänzung der besonderen Bestimmungen,
2. neue Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Hannover, Köln (rechtsrh.), sowie der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen,
3. Berichtigungen.

Einzelne Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten diesseitigen Dienststellen sowie bei der unterzeichneten Direktion kostenlos zu haben.

Bromberg, den 30. Oktober 1894. (2692)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. November 1894 treten innerhalb des **Vieh- etc. Tarifs Bromberg-westliche Staatseisenbahnen** direkte Frachtsätze für Pferde und sonstiges Vieh in Wagenladungen zwischen Christburg, Miswalde, Pollwitten und Saalfeld i. Ostpr., Stationen des Bezirks Bromberg, einerseits und Stationen des Bezirks Magdeburg andererseits in Kraft

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Bromberg, den 2. November 1894. (2693)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau, Breslau-Berlin, Breslau-Hannover, Breslau-Oldenburg. Mit dem 20. Dezember l. J. treten für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle bei Aufgabe in Mengen von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen von den Stationen Hamburg B. etc. nach Myslowitz trans. für Sendungen mit der Bestimmung nach Russland erhöhte Frachtsätze in Kraft, welche auf den betheiligten Stationen zu erfahren sind.
Breslau, den 2. November 1894. (2694)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 10. November d. J. tritt für die Beförderung roher Kalisalze etc. in Ladungen von mindestens 10000 kg (Ausnahmetarif 4a) von Aschersleben nach Burgstall der Württembergischen Staatsbahnen ein Frachtsatz von 0,93 *M.* für 100 kg in Kraft.
Erfurt, den 1. November 1894. (2695 MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Bromberg. Am 1. November d. J. ist die Neubaustrecke Osterode-Hohenstein i/Ostpr. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg mit den Stationen Geierswalde, Kraplau und Mühlen i/Ostpr. für den Güterverkehr eröffnet worden. Genannte Stationen, welche für die Abfertigung von schwerwiegenden Fahrzeugen nicht eingerichtet sind, werden mit dem heutigen Tage in obenbezeichneten Staatsbahnverkehr einbezogen.
Gleichzeitig treten infolge Eröffnung der Neubaustrecke Osterode-Hohenstein in Ostpr. für die Stationen Hohenstein in Ostpr., Grieslienen, Stabigotten und Waplitz des Direktionsbezirks Bromberg ermässigte Entfernungen in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Köln, den 7. November 1894. (2696)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif. Der Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerische Verbandsgütertarif Theil III, Heft 4 vom 1. November 1888 (Getreideverkehr Mähren-Bayern) nebst den dazu ausgegebenen Nachträgen und publizirten Verfügungen bleibt bis auf weiteres in Kraft, und zwar unter Anwendung der Zuschlagstabelle C.
München, im Oktober 1894. (2697)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Erweiterung der Ausnahmetarife für Staubkalk und Mergel zum Düngen. Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. wird die Station Diez in den Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und die Haltestelle Rosdorf in den Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen als Versandstation in den diesseitigen Binnenverkehr, den Wechselverkehr mit den Preussischen und den Oldenburgischen Staatsbahnen aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (2698)
Frankfurt a/M., den 31. Oktober 1894.
Königliche Eisenbahndirekion.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland. Ausnahmetarif für Rohzucker und Pilezucker. Die Bestimmungen des Anhanges (vom 15. November 1893) zum Rohzuckertarif vom 15. November 1892 werden hiermit auf die Zeit vom 15. November 1894 bis Ende September 1895 ausgedehnt.
München, den 29. Oktober 1894. (2699)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif. Der Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerische Verbands-Gütertarif Theil III, Heft 5 vom 1. September 1889 (Getreideverkehr Galizien-Bayern), nebst den dazu publizirten Verfügungen bleibt bis auf weiteres in Kraft und zwar unter Anwendung der Zuschlagstabelle C.
München, im Oktober 1894. (2700)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Güterverkehr. Die in unserer Bekanntmachung vom 28. September d. J. erwähnte Ausgabe des Nachtrages 7 zum Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif erfolgt zu dem später noch besonders bekannt zu gebenden Termin der Betriebseröffnung der Lokalbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim.
Die billigeren Frachtsätze für Thon und Thonerde ab der Station Eisenberg-Hettenleidelheim bleiben daher bis auf weiteres noch bestehen. (2701)
Darmstadt, den 31. Oktober 1894.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Tirol-Vorarlberg-Württemb. Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1894 kommt für den genannten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 10. Juni 1886 zur Aufhebung gelangt.
Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder bisherige Frachtsätze nicht mehr ersetzt werden, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1895.
Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen um den Preis von 0,80 *M.* = 50 kr. Oe. W. für das Stück erhältlich.
Stuttgart, den 4. Novemb. 1894. (2702)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Balz.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1894 gelangt für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mahlprodukten und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, ferner von Oelsaaten, sowie von gebrauchten, leer zurück- oder zur Füllung gehenden Getreide- und Mehlsäcken, zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossherz. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der K. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. (Linien des K. Eisenbahn-Betriebsamts Wiesbaden und des K. Eisenbahn-Betriebsamts Frankfurt a/M. südlich Fulda [eingeschl.]) und der K. Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln (Linien: Bingerbrück-Saarbrücken-Conz-Trier l. M.-Pünderich, Perl-Karthaus-Blankenheim und Wilwerdingen-Sourbrodt nebst Abzweigungen) anderseits als Theil III Heft Nr. 3 ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.
Der Getreide- etc. Ausnahmetarif Theil III, Heft Nr. 3 vom 1. Oktober 1889 tritt hierdurch ausser Geltung.
Insoweit jedoch Frachterhöhungen eintreten, oder seither bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Januar 1895 in Kraft.
Gleichzeitig gelangt ein Anhang zum neuen Tarif zur Ausgabe. Derselbe enthält Kursdifferenzen, welche vom Tage der Einführung des Tarifs bis auf weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abgezogen werden.
Exemplare des Tarifs und des Anhangs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen um den Preis von 1 *M.* = 50 kr. Oe. W. bezw. 30 ₰ = 15 kr. Oe. W. erhältlich.
München, im Oktober 1894. (2703)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Anhang zu Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1892 (Verkehr Werrabahn-N. O. B.). Mit sofortiger Wirksamkeit treten für Chamottesteine in Ladungen von 10000 kg nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Nach	Von Coburg	Von Oeslau
	Centimes für 100 kg	
Uetikon . . .	189	191

München, den 30. Oktober 1894. (2704)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Frachtsätze für Baumwolle, rohe.) Mit Gültigkeit vom 20. November a. c. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1895 gelangen für Baumwolle, rohe, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief zwischen den Oesterreichischen Stationen Böhm. Skalitz, Falkenau a. d. Eger, Görkau, Königinhof, Königsberg-Maria Kulm, Ober-Graslitz und Udwitz-Görkau einerseits und den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarife aufgenommenen Deutschen Hafenstationen andererseits Ausnahmefrachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.
Durch diese Frachtsätze, welche bei den betheiligten Bahnverwaltungen in Erfahrung gebracht werden können, werden gleichzeitig die Frachtsätze für Böhm. Skalitz, Görkau, Königinhof und Udwitz-Görkau des im Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1894 gültigen Seehafen-Verbandstarife Theil II — Heft 2 enthaltenen Ausnahmetarifs Nr. 12a ausser Wirksamkeit gesetzt.
Wien, am 1. November 1894. (2705)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Ausgabe von Nachträgen zu verschiedenen, den Personenver-

kehr betr. Tarifen. Mit 1. Januar 1895 treten nachverzeichnete Tarifnachträge in Wirksamkeit:

Nachtrag II zu dem vom 1. April 1893 gültigen Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. auf den Linien der K. K. priv. Wien-Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn.

Nachtrag II zu dem vom 1. April 1893 gültigen Tarif, Theil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg.

Nachtrag VII zu den ab 18. August 1893 gültigen Tarifen der K. K. priv. Südbahngesellschaft für die Linie Liesing-Kaltenleutgeben.

Nachtrag III zu den vom 1. Januar 1891 gültigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. auf der K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Nachtrag IV zu den vom Tage der Betriebseröffnung an gültigen Tarifen für den Personen-, Gepäck- etc. Transport auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan.

Diese Nachträge, durch welche Tarifberichtigungen infolge eintretender Umnennung von Fahrlegitimationen erfolgen, sind in unserer Station Wien Südbahnhof (Cassa V) kostenlos erhältlich.

Wien, am 2. November 1894. (2706)

5. Verdingungen.

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung nachbezeichneter Betriebs- und Werkstatts-Materialien für 1895: Plomben, Holzschrauben, Drahtstifte, Blaustifte, Doppelfirniss, rohes und raffinirtes Rüböl, Wagenschmieröl, Rindertalg, Seife, Bleiweiss in Oel, Segelleinen, Schmirgelleinen, Putzwolle, Hanf, Bindfaden, Waschschwämme, Stearinlichte, Reisigbesen, Zündhölzer, Dochte, Fruchtgummi, Waschleder, Soda, Kupfervitriol, Telegraphenpapierrollen und Desinfektionspulver, soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen werden von unserem Sekretariate unentgeltlich verabfolgt. Angebote, denen die unterschriftlich anerkannten Bedingungen, sowie Materialproben beigefügt sein müssen, sind bis zum 5. Dezember d. J. anher einzureichen. (2707)

Meiningen, den 25. Oktober 1894.
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Lieferung von Metallen, Röhren und Draht. Die Lieferung der bis Ende März 1896 erforderlichen

a) 1 136 000 kg Walzeisen und 211 000 kg Eisenblech, sowie
b) 7 000 kg Antimon, 4 500 kg Kupferblech, 1 800 kg Messingblech, 5 000 Tafeln Weissblech, 2 500 kg Zinkblech, 9 000 kg Blei in Blöcken, 3 000 kg Blei in Platten, 2 500 kg Zink in Blöcken, 20 000 kg Kupfer in Stangen, 3 500 kg Eisen- und Stahldraht, 1 700 kg Kupfer- und Messingdraht, 6 000 m eiserne Gasrohre, 11 000 Stück eiserne Siederohre und 9 000 kg Kupferrohre ohne Naht

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zu Angeboten zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in Reichsmünzen) für jedes Angebotsheft bezogen werden. Bei Anforderung der Angebotshefte muss angegeben werden, ob solche für die Materialien unter a) oder b) gewünscht werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in den vor demselben
am 4. und 5. Dezember 1894,
Vormittags 10 Uhr,
stattfindenden Terminen eröffnet. Das Nähere hierüber ergeben die Angebotshefte.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Dezember 1894.

Magdeburg, den 29. Oktober 1894. (2708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung auf Lieferung von Kleineisenzeug. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 154 t Schienenlaschen, 458 t Schienenunterlagsplatten, 120 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschenbolzen, Schienennägeln und Schwellenschrauben und 61 000 Stück federnden Unterlagsringen. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Dienstag, den 20. November d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ in Baar postpflichtig entnommen werden. Bei alleiniger Anforderung der Bedingungen für die Unterlagsringe sind 50 ₰ einzusenden. Briefmarken werden nicht angenommen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 3. November 1894. (2709)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Der für die diesseitigen Werkstätten im ersten Halbjahre 1895 erforderliche Bedarf an

1. Walzeisen
   a) Handelsqualität (Schweisseisen),
   b) Qualitätseisen,
   c) Winkeleisen (Schweisseisen),
2. Flusseisenblechen,
3. Rundkupfer, Rundmessing, Kupferdraht, Messingdraht,
4. Kupferblech, Messingblech, Kupferrohr, gezogenes,

soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum
26. November d. J.
an die
Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen
hier postgeldfrei einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen hierzu nebst Angebotsbogen sind von der genannten Stelle gegen Erlegung von 50 ₰ für jede Einzelnummer (ausschliesslich Rückporto) zu beziehen.

Chemnitz, den 6. November 1894. (2710)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 88. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. November 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 21 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Der Frachtbrief im internat. Eisenbahn-Frachtrecht.
Vereinsmittheilungen:
- Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement.
- Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenb.
- Vereins-Kilometerzeiger.
- Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
- Satzungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
- Rundschreiben.

Aus Oesterreich-Ungarn:
- Schaffung von Eisenbahnbanken.
- Vorkonzessionen in Oesterreich.
- Gesetzentwurf, betr. den Bau der Szekler Bahnen i. Siebenbürgen.
- Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Sept. d. J.
- Oesterr. - Ungar. - Orientalische Verbandskonfer. i. Herkulesbad.
- Preisausschreiben des Klubs Oesterr. Eisenbahnbeamten.
- Rechtsfall.
- Verein für Förderung des Lokal- u. Strassenbahnwesens u. das neue Lokalbahngesetz.
- Berechnung d. Betriebsauslagen der virtuellen u. tarifarischen Längen bei Adhäsionseisenb.
- Börsenbericht.

Aus England:
- Die neue Glasgower Untergrundb.

Bücherschau:
- Die elektr. Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung nach dem System der Allgemeinen Elektrizitätsgesellsch.
- Meyer's Reisebücher.

Zeitungsschau:
- Zeitschrift für Kleinbahnen.

Verschiedenes:
- Ueber die Benutzung der feststehenden und beweglichen Dampfmaschinen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Verdingungen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Frachtbrief im internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.*)

Nach einem allgemein herrschenden Handelsgebrauch wird jedem Transportgut regelmässig ein Begleitschreiben in Form des Frachtbriefes bekanntlich beigegeben. Der Frachtbrief ist in erster Reihe nach seiner äusseren Erscheinung und seiner Bestimmung Begleitpapier, als solcher vom Absender auszustellen und dem Transportgut beizugeben. Durch die Annahme mit dem zu befördernden Gute durch die Eisenbahn erhält er demnächst den weiteren Charakter einer Beweisurkunde über den Frachtvertrag. Während nach den Gesetzen einzelner Staaten (Ungarn, Niederlande, Frankreich) die Ausstellung eines Frachtbriefes fakultativ ist, hat das Berner Uebereinkommen dessen obligatorische Natur durch die Bestimmung festgestellt: „Jede internationale Sendung (Art. 1) muss von einem Frachtbriefe begleitet sein.“ Eine internationale Sendung im Sinne des Uebereinkommens ist daher nur durch Beigabe eines den Vorschriften entsprechenden durchgehenden Frachtbriefes (ausgefertigt nach dem dem Uebereinkommen beigefügten Frachtbrief-Formular) möglich. Eine internationale Sendung ohne diesen Frachtbrief muss die Bahn ablehnen. Die Beigabe des Frachtbriefes ist Sache des Absenders. Jeder Frachtbrief muss die nachstehenden Angaben (Art. 6 Abs. 1) enthalten (unvollständige Frachtbriefe kann die Bahn zurückweisen):

a) Ort und Tag der Ausstellung. Sie fallen mit den Daten der Auflieferung nicht zusammen. Nach Art. 8 ist vielmehr der Frachtvertrag erst abgeschlossen, wenn Gut und Frachtbrief von der Bahn zur Beförderung angenommen ist, was durch Aufdrückung des Datumstempels seitens der Versandstation konstatirt wird.

b) Die Bezeichnung der Versandstation und der Versandbahn. In der Regel trifft die Aufgabe- oder Versandstation, aber nicht immer mit dem Ort der Ausstellung des Frachtbriefes zusammen, weshalb ihre Bezeichnung Sache des Absenders (in der Regel ersetzt durch Aufdrücken des Stempels der Versandstation). Da an manchen Orten sich Stationen verschiedener Bahnverwaltungen befinden, ist dem Absender im Formular (oben rechts) auch die Bezeichnung der Versandstation vorgeschrieben.

c) Bezeichnung der Bestimmungsstation (Empfangsstation), Namen und Wohnort des Empfängers. Die Empfangsstation ist mit dem Wohnorte des Empfängers nicht immer identisch (z. B. Wohnung abseits der Bahn), die Bestimmungsstation ist daher als der für

*) Siehe die Werke von Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Gerstner, „Internationales Eisenbahn-Frachtrecht“, Verlag von F. Vahlen, Berlin 1893, S. 88—157 und Professor E. Rosenthal, „Internationales Eisenbahn-Frachtrecht“, Jena, Verlag von G. Fischer, 1894, S. 57—79.

die Bahn wichtige Ablieterungsort gesondert anzugeben. Die Adresse des Frachtbriefes (siehe Formular oben in der Mitte) bezeichnet genau den Adressaten (physische Person, Firma usw.). Bei Sendungen nach Frankreich oder Italien ist anzugeben, ob das Gut auf dem Bahnhofe oder ins Haus zu liefern. Bei Sendungen nach anderen Ländern genügt die einfache Adresse; unbenommen bleibt, eine Notiz über die Art der Ablieferungen beizufügen.

d) Die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung und Nummer der Frachtstücke. Die Angabe des Inhalts (Natur des Gutes) soll die Sendung spezialisiren, d. h. ausser Zweifel stellen, zu welcher der nach den betreffenden Tarifen usw. maassgebenden Klassen von Gütern sie gehört. Kollektiv- oder generelle Bezeichnung genügt nicht, z. B. Effekten, Kaufmannsgut, chemische Produkte, Kurzwaaren usw., vielmehr soll die genaue Benennung den den Tarifen beigefügten Waarenverzeichnissen, sowie den Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften entsprechen. Eine solche Benennung der Gattungen ist in Rücksicht auf die Frachtpreissätze des Tarifes, die Verzollung usw. von Wichtigkeit. Die Inhaltsangabe ist für alle Arten von Sendungen, Stückgut wie Wagenladung, vorgeschrieben, nähere Angaben über die äussere Beschaffenheit der Sendungen sind dagegen nur bei Stückgut erforderlich. Die Angabe des Gewichtes erfolgt in Kilogrammen, in der Regel durch den Absender. Die Eisenbahn ihrerseits hat in Spalte 6 die Gewichtsabrundung vorzunehmen, welche nach den Tarifbestimmungen für die Frachtberechnung in Betracht kommt. Findet eine bahnseitige Ermittelung oder Kontrole des Gewichtes statt, so drückt die Expedition an der auf dem Formular vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes den Wiegestempel auf. Nur für Stückgüter verlangt Art. 6 d Angabe der Zahl, Verpackungsart (Kiste, Ballen, Fass usw.), sowie Zeichen und Nummer der auf dem Frachtbrief verzeichneten Güter. Diese Signirung ist im Interesse des Bahndienstes erforderlich.

e) Das etwaige Verlangen des Absenders, Spezialtarife (Ausnahmetarife) unter den in Art. 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen. Fehlt eine solche Angabe, so wird das Gut nach dem allgemeinen Tarife behandelt.

f) Die etwaige Angabe des deklarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40). Es ist dem Belieben des Absenders überlassen, ob er ein Interesse an der Lieferung deklariren will, in welchem Falle der im Tarif vorgesehene Frachtzuschlag (siehe § 9, Abs. 2 und 3 der Ausführungsbestimmungen) zur Erhebung gelangt. Die Summe des deklarirten Interesses muss in Buchstaben an der im Frachtbrief vorgesehenen (schraffirten) Stelle eingetragen werden (Ausführungsbestimmungen § 9 Abs. 1).

g) Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei. Diese gelangt schon durch die Farbe des Frachtbrief-Formulares zum Ausdruck (weisses und dunkelrothes Papier).

h) Das genaue Verzeichniss der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere (Längsspalte 7 des Formulares). Hierzu gehören namentlich die für die Waareneinfuhr in allen Staaten erforderlichen Zolldeklarationen in der vorgeschriebenen Anzahl, Ursprungszeugnisse, Begleitscheine usw. Eventuell ist in der Rubrik des Frachtbriefes auch der Bevollmächtigte für die Anwohnung bei der Zollbehandlung zu bezeichnen.

i) Den Frankaturvermerk im Falle der Vorauszahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 2 Abs. 3). Die in dem Formular vorgeschriebene besondere Querspalte ist hier seitens des Absenders auszufüllen mit „frei“ (franko). Seitens der Eisenbahn wird der „Betrag der Frankatur“ in die hierfür bestimmte schraffirte Querspalte, sowie in die Note auf der Rückseite des Frachtbriefes eingetragen.

k) Die etwa auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn zu leistenden Baarvorschüsse (Art. 13). Für die Eintragung der betreffenden Beträge mit Buchstaben sind im Frachtbrief-Formular zwei schraffirte Querspalten (unten rechts) vorgesehen, sowie unmittelbar darunter ein weiterer Raum „für Spezifikation obiger Nachnahmen“. Die erwähnten Querspalten tragen die Gesammtbezeichnung „Summe der Nachnahmen“, während deren erste mit „Baarvorschuss“ und deren zweite mit „nach Eingang“ bezeichnet ist. Die gleiche Unterscheidung findet sich auch in der auf der Rückseite des Frachtbriefes befindlichen Note.

l) Die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll. Diese Routenvorschrift des Absenders ist für die Bahn absolut nicht bindend. Während sie an eine Bezeichnung der Zollabfertigungsstation unbedingt gebunden ist (da vielleicht der vom Absender bestellte Bevollmächtigte dort wohnt), kann die Bahn für die Beförderung der Sendung einen anderen als den vom Absender vorbezeichneten Weg benutzen. Zu einer solchen Abänderung der vorgeschriebenen Route ist die Bahn aber nur berechtigt, wenn hierdurch keine Erhöhung der Fracht und keine Verlängerung der Lieferungsfrist eintritt (Art. 6 l). So bleiben die Interessen des Absenders hinreichend gewahrt, und die Bahn behält die ihr in Rücksicht auf den Betrieb oft wünschenswerthe Freiheit. Hat der Absender eine Routenvorschrift nicht ertheilt, so wählt die Eisenbahn nach Ermessen unter thunlichster Wahrung der Interessen des Absenders den Transportweg. Hierbei fallen hauptsächlich die Billigkeit des Frachtsatzes und die günstigsten Transportbedingungen, besonders Kürze der Lieferungsfristen ins Gewicht. Für die Bahn ist aber die Berücksichtigung dieser Momente nicht unbedingt maassgebend. Billigerweise muss es genügen, wenn die Eisenbahn bei ihrer Entscheidung in gutem Glauben handelt, sie haftet für die Folgen dieser Handlung nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

m) Die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder mit seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglements des Versandortes es gestatten. Die Ausstellung des Frachtbriefes (Ausfüllung des Formulares) mit dem unter Littera a bis m bezeichneten Inhalt ist Sache des Absenders. Der Frachtbrief muss die unter a bis m aufgeführten Angaben enthalten; ein Theil derselben (Littera a, b, c, d, g, m) ist unbedingt erforderlich, ein anderer (Littera e, f, i, k, l) nur unter gewissen Voraussetzungen vorgesehen. Alle anderen Erklärungen sind verboten und haben keinerlei Rechtswirkung; die Bahnen können Frachtbriefe mit unzulässigen Erklärungen zurückweisen. Ueber die Form des Frachtbriefes siehe Art. 6 Abs. 2 und Ausführungsbestimmungen § 2. Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind die für gewöhnliche Fracht auf weisses, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckten Formulare nach der Anlage 2 zum Uebereinkommen zu verwenden. Die Vorschrift eines einheitlichen Formulares gibt allein die nöthige Garantie für die Beobachtung der erlassenen Vorschriften, sowie die Möglichkeit einer ausreichenden Kontrole. Schon die Aufschrift deutet auf das ausschliesslich für den internationalen Eisenbahntransport bestimmte Schema, welche Eigenschaft sich weiter aus den Eingangsworten unmittelbar unter der Adresse ergibt. Zur Feststellung der Uebereinstim-

mung des Formulares mit den Vorschriften des Uebereinkommens dient das Aufdrücken des Kontrolstempels. Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck, als die geschriebene Ausfüllung — soll in Deutscher oder Französischer Sprache ausgefüllt werden, im Falle aber, dass die amtliche Geschäftssprache des Landes der Abgangsstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgefüllt werden, muss aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in Deutscher oder Französischer Sprache enthalten (Ausführungsbestimmungen § 2 Abs. 3). Die stark umrahmten Theile des Formulares sind durch die Eisenbahn, die übrigen vom Aussteller auszufüllen (Handschrift oder Eindruck; Ausführungsbestimmungen § 2 Abs. 4). Im Interesse einer zweckmässigen Gestaltung des Abfertigungsdienstes erscheint die Verladung der mit demselben Frachtbriefe beförderten Güter in einem Wagen wünschenswerth. Güter, welche eine Zusammenladung nicht gestatten, dürfen deshalb auch nicht in einen Frachtbrief aufgenommen werden. Besondere Frachtbriefe sind nur nothwendig für solche Güter: a) deren Zusammenladung nach ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachtheil erfolgen kann; b) deren Zusammenladung Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstehen; c) die nach Reglement vom Absender bezw. Empfänger selbst auf- oder abzuladen sind; d) die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind. Da der internationale Frachtbrief wesentliches Erforderniss des internationalen Transportes ist, so kann ihn keine andere Urkunde (Ladeschein, interner Frachtbrief usw.) ersetzen (Art. 6 Abs. 3). Als Beilagen sind nur zulässig: Erklärung des Absenders über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung (Art. 9 Abs. 2), die zu der Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften erforderlichen Begleitpapiere (Art. 10), dann Beweisstücke für Auslagen der Bahn (Art. 11 Abs. 3).

Um den Französischen und Italienischen Eisenbahnverwaltungen zu ermöglichen, gewisse für ihren inneren Verkehr vorgeschriebene Anmelde- und Expeditionspapiere auch im internationalen Verkehre beizubehalten, bestimmt Art. 5 und 6 des Uebereinkommens: Die Eisenbahn kann indess, wenn es die Gesetze oder Reglements des Versandortes vorschreiben, vom Absender ausser dem Frachtbriefe die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu verbleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen. Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplikat. Es wird demzufolge die in Frankreich eingeführte Note oder Bulletin d'expedition, in welcher der Absender die Bahn mit der Beförderung eines bestimmten Gutes beauftragt, beibehalten. Es tritt zu dem Frachtbrief und Frachtbrief-Duplikat als dritte Frachturkunde für internationale Sendungen hinzu. Während der Frachtbrief das Gut begleitet, behält die Bahn diese Urkunde als ein Beweismittel über den Frachtvertrag, das sie nicht aus den Händen gibt.

In Italien wird ausser dem Frachtbrief, der das Gut begleitet und dem Frachtbrief-Duplikat, welches dem Absender als Quittung über den Empfang des Gutes belassen wird, noch ein drittes Exemplar des Frachtbriefes gefordert, welches die Bahn behält.

Dem stets in den Händen der Bahnverwaltung bleibenden Frachtbrief entspricht eine von der Bahn für den Absender ausgestellte Empfangsbescheinigung über das Frachtgut (Duplikat-Frachtbrief). Derselbe hat weder die Bedeutung des Originals noch die eines Ladescheines. Wo das Uebereinkommen von Besitz oder Uebergabe des Frachtbriefes gewisse Rechtswirkungen abhängig macht (Art. 15 Abs. 4, 16, 17, 27), ist Besitz oder Uebergabe des Original-Frachtbriefes gemeint. Besitz oder Uebergabe des Duplikat-Frachtbriefes äussern keineswegs diese Rechtswirkungen.

Ueber die **Haftung des Absenders** für die Richtigkeit der Frachtbrief-Angaben (Art. 7, Ausführungsbestimmungen § 3) enthält das Uebereinkommen: Der Absender haftet für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Genauigkeit der Frachtbrief-Angaben. Für aus unrichtigen Erklärungen entstandenen Schaden erscheint er Dritten gegenüber haftpflichtig, der Bahn gegenüber regresspflichtig. Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhaltes der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Für das Recht zur Prüfung des Gewichtes und der Stückzahl ist dagegen das Partikularrecht des Ortes, an welchem diese stattfinden soll, maassgebend. Jene Inhaltsprüfung kann zu jeder Zeit auf jeder Station erfolgen, nur ein Erforderniss gilt hier für das ganze Vertragsgebiet: es soll nämlich der Berechtigte (Absender oder Empfänger) eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein (Art. 7 Abs. 2).

Die Rechtsfolgen der Uebertretung der Pflicht richtiger Frachtbrief-Angaben setzt Art. 7 Abs. 4 nur bezüglich der unrichtigen Inhaltsangabe und dann für den Fall der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, fest. Diese Rechtsfolgen sind: 1. Nachzahlung einer etwaigen Frachtdifferenz; 2. Ersatz des entstandenen Schadens; 3. strafgesetzliche oder polizeiliche Strafen, falls solche durch das betreffende Landesrecht vorgesehen sind.

Frachtzuschlag. Der Frachtzuschlag charakterisirt sich als eine Art Busse, er knüpft sich unmittelbar an den Thatbestand der falschen Deklaration oder Ueberlastung und hat einen durchaus civilrechtlichen Charakter; zur Zahlung ist der Absender verpflichtet. Die Höhe setzt Art. 3 der Ausführungsbestimmungen fest. Die Beträge sind Maximalsätze, welche dem Publikum gegenüber eine Grenze nach oben bilden. Im einzelnen gilt:

a) Der Frachtzuschlag beträgt für unrichtige Angabe des Inhalts in der Regel das Doppelte der (vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort zu bezahlenden) Gesammtfracht (Ausführungsbestimmungen § 3 Abs. 2). Eine Ausnahme besteht bei unrichtiger oder ungenauer Deklaration solcher Güter, für welche Sicherheitsvorschriften bestehen (Anlage 1 zu Nr. I bis XXXV). Der Frachtzuschlag beträgt hier 15 Frcs. für jedes Bruttokilogramm. Die Höhe des Zuschlages rechtfertigt sich durch die grosse Gefahr, welche mit derartigen Missbräuchen verbunden ist.

b) Ueber den Frachtzuschlag wegen Ueberlastung bestimmt § 3 Abs. 3 Ausführungsbestimmungen: „Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 % übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbusse das Zehnfache der Frachtdifferenz." Also erst wenn die Tragfähigkeit um mehr als 5 % überstiegen ist, tritt die Verpflichtung zur Zahlung des Zuschlages ein, weil erst dann eine Gefährdung der Betriebssicherheit zu befürchten ist; die Fracht ist jedoch auch in diesem Falle nachzuzahlen. Das früher mit „Tragfähigkeit" bezeichnete Maass der zulässigen Belastung heisst auf den Deutschen, Oesterreichischen und Ungarischen Wagen jetzt „Ladegewicht". An Deutschen Wagen ist diese Aufschrift gleichbedeutend mit dem Ausdrucke „Tragfähigkeit" der Ausführungsbestimmungen § 3 Abs. 3.

Ueber den Abschluss des Frachtvertrages (Art. 8) gilt: Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Die Erklärung der Eisenbahn, dass sie das Gut zur Beförderung annehme, wird ordnungsmässig nur durch Aufdrückung des Datumstempels der Versandexpedition auf den das Gut begleitenden Frachtbrief abgegeben. Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen. Der mit Datumstempel versehene Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag (Art. 8 Abs. 3). Indess ist jedem der Betheiligten der Gegenbeweis gegen die Angaben im Frachtbrief unverwehrt, da er keine Vertragsurkunde, sondern nur einfaches Beweismittel ist. Da die Eisenbahn bei gewissen Arten von Gütern nicht immer

in der Lage ist, eine Prüfung der Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über Gewicht und Stückzahl vorzunehmen, bestimmt Art. 8 Abs. 4: „Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung bezw. Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.“ Es handelt sich hier namentlich um die Güter, welche als Wagenladungen befördert werden. Hier ist regelmässig in den Tarifen bestimmt, dass der Absender das Beladen der von der Eisenbahn gestellten Wagen selbst besorgt, wie auch das Abladen Sache des Empfängers ist. Mit Rücksicht hierauf pflegt in den einzelnen Staaten der Eisenbahn die Prüfung des Gewichtes und der Stückzahl solcher Güter nur dann obzuliegen, wenn dies vom Absender ausdrücklich verlangt und dafür die tarifmässige Gebühr entrichtet wird.

Anmerkung der Redaktion. Wenn auch die Bestimmungen, betreffend den internationalen Frachtbrief bereits in Nr. 90 und 93 Jahrg. 1891 d. Ztg. als Theil einer grösseren Abhandlung über das neue internationale Frachtrecht von sehr beachtenswerther Seite erörtert worden sind, so hoffen wir doch, dass auch die vorstehende Besprechung der einzelnen Bestimmungen des internationalen Frachtbriefes bei der praktischen Wichtigkeit des Gegenstandes unseren Lesern willkommen sein wird.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement. Zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen ist seitens der geschäftsführenden Verwaltung der II. Nachtrag herausgegeben worden und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist zu den vorbezeichneten Vereinbarungen der V. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Vereins - Kilometerzeiger. An Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind herausgegeben worden:

Nachtrag III zum Kilometerzeiger Nr. 34 (Königliche Eisenbahndirektion Breslau),

Nachtrag VII zum Kilometerzeiger Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg),

Nachtrag III zum Kilometerzeiger Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn),

Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 79 (K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn), ferner

Nachtrag XI zur „Sammlung von Vereins - Kilometerzeigern“.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ der Nachtrag XXII erschienen.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 4 wird das im Juni 1892 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Satzungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zu den vorbezeichneten Satzungen ist von der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3367 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 9. u. 10. d. Mts.).

Nr. 3412 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das „Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge“ (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3415 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Königlich Preussische Staatseisenbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3418 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3419 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3420 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 3426 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3436 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Abonnement auf den Jahrgang 1895 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“ (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3437 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den V. Nachtrag zu den Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Schaffung von Eisenbahnbanken.

Die Schwierigkeiten, welche bisher der Finanzirung von Lokalbahnen entgegenstanden und welche deren Zustandekommen behinderten, wenn nicht gar in einzelnen Ländern unmöglich machten, sollen nun durch das neue Lokalbahngesetz, dessen Entwurf in Nr. 86 S. 805 d. Ztg. mitgetheilt wurde, beseitigt werden. Es wird in Hinkunft gestattet sein, dass besondere Kreditinstitute oder Abtheilungen bestehender Banken von der Regierung ermächtigt werden, einheitliche Obligationen nach Art der Pfandbriefe zu schaffen, für welche die hinterlegten Prioritäten der Lokalbahn oder die Annuitäten des Staates, der Länder, der Gemeinden und sonstige Beiträge als gemeinsame Sicherheit dienen. Nach dem Gesetzentwurfe dürfen Eisenbahn-Pfandbriefe bezw. die einheitlichen Obligationen nur dann ausgegeben werden, wenn deren Fundirung bei den hierzu berechtigten Banken in nachstehender Weise erfolgt:

1. Durch Forderungen an den Staat, ein Land, die autonomen Körperschaften oder bei pupillarmässiger Sicherheit auch an private Personen. 2. Durch ein im Eisenbahnbuche oder in anderer Weise gehörig sichergestelltes Darlehen an eine Lokalbahn-Unternehmung. 3. Durch Obligationen von Landes-Eisenbahnanlehen oder von solchen Titres privater Lokalbahn-Unternehmungen, welche durch die Garantie des Staates oder eines Landes oder nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in anderer Weise sichergestellt werden.

Auch der Staat wird sich dieser Eisenbahnbanken bedienen können; so dürfte die von der Regierung gegenwärtig für die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen beabsichtigte Fahrparkanleihe einer hierzu berechtigten Bank eine entsprechende Annuität zusichern, auf Grund welcher diese Bank einheitliche Obligationen ausgeben könnte, wodurch das Kapital für den Fahrpark beschafft würde. Die Kapitalisirung von Subventionen und Annuitäten ist nämlich ein Hauptzweck solcher Eisenbahnbanken. Nach dem Gesetzentwurfe werden folgende Begünstigungen solchen einheitlichen Pfandbriefen gewährt. Zunächst die Gebührenfreiheit für die Obligationen und deren Kupons; ferner die Befreiung von der Einkommensteuer. Die Institute erhalten das Recht, die Einkommensteuer von den Zinsen der Obligationen in Abzug zu bringen. Infolge dessen entfällt die Fassionspflicht für die Besitzer dieser Obligationen, und da das Institut von dem Abzugsrechte wie immer keinen Gebrauch machen wird, so wird die Einkommensteuer für die Zinsen solcher Obligationen weder durch den Abzug noch durch die Fassion von Seite der Besitzer entrichtet werden. Ferner wird diesen Titres das Recht, als pupillarsichere Anlage zu dienen, gewährt.

Schliesslich können auch neue Anlehen für die alten Lokalbahnen auf die gleiche Weise durch die Ausgabe der einheitlichen Eisenbahn-Pfandbriefe bedeckt werden.

Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich. Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten verlängert:

a) dem Bergbaubesitzer Kajetan Faber in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen an die Zollgrenze bei Bregana zum Anschlusse an die von dem Genannten projektirte Lokalbahn von Samobor nach Bregana, sowie für eine even-

tuelle Verbindung der vorgedachten Projektlinie mit der Südbahn bei Rann auf weitere 6 Monate;

b) dem Ferdinand Heiss in Unter-Gänserndorf für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Mistelbach der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf weitere 6 Monate.

Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Szekler Bahnen in Siebenbürgen.

Diesem von der Ungarischen Regierung im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurf zufolge soll die Hauptlinie von der Station Szepsi-Szt. György der Lokalbahn Haromszek-Kronstadt ausgehen und über Csikszereda, Csikrakos, Gyergyo-Szt. Miklos nach der Station Szaszregen der Lokalbahn Marosvasarhely-Szaszregen führen. Von dieser Hauptlinie hat je eine Flügelbahn bis zum Ghymespass an die Rumänische Grenze und andererseits nach der Station Szekelyudvarhely der Lokalbahn Hejasfalva-Szekelyudvarhely abzuzweigen. — In dem Motivenberichte zu dem Gesetzentwurfe wird ausgeführt, dass die auszubauende Strecke eine Länge von 330 km haben werde, wozu ein Kostenaufwand von 25 Millionen Gulden nothwendig sein wird. Die Munizipien tragen dazu 1 Million bei, sodass die Regierung noch 24 Millionen für den Ausbau zu verwenden hat. Vorläufig werden nur 2 Strecken in Angriff genommen, wozu ein Kapital von 12 800 000 fl. verwendet wird. Die Anschlussbahn nach Rumänien über den Ghymespass soll bis Ende November 1897 fertiggestellt werden. Nach Berechnungen der Regierung dürfte der Reingewinn 450 000 fl. pro Jahr betragen, sodass der jährliche Staatszuschuss nur 400 000 fl. ausmachen würde. Das Angebot der Banken, welche den Bau dieser Strecken ursprünglich übernehmen wollten, konnte nicht angenommen werden, weil dieselben eine Zinsgarantie beansprucht haben.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende September d. J.

Zu den mit Ende des Monats August in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der Ausdehnung von 354,08 km sind durch den Baubeginn des zweiten Geleises in der Theilstrecke Krasne-Skwarzawa der K. K. Staatsbahnlinie Lemberg-Zloczow 11,60 km zugewachsen. Dem Betriebe wurden übergeben: die Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz mit 25,50 km, ferner das zweite Geleise in der Strecke Neusattl-Falkenau a. d. Eger mit 7,80 km. Es verblieben demnach Ende September d J. 332,38 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 107,60 km auf Staatsbahnen, 14,54 km auf private Hauptbahnen und 210,24 km auf Lokalbahnen entfallen. Seither wurden eröffnet: die Murthalbahn, die Lokalbahn Wotic-Selcan, dann der Kamnitzthalflügel Morchenstern-Josefsthal der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald. Der Bauvollendung gehen entgegen: die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz und die Linie Wr.-Neudorf-Guntramsdorf der Wiener Lokalbahnen. Die Zahl der im Monat September d. J. beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 14 500, (d. i. 44 pro Kilometer im Durchschnitte) gegen 19 673 im Vormonate.

Die Oesterreichisch-Ungarisch-Orientalische Verbandskonferenz in Herkulesbad.

In dieser am 14. September d. J. abgehaltenen 20. Verbandskonferenz wurden folgende wichtigere Beschlüsse gefasst: a) Vorschriften im Frachtbriefe, welche die Umkartirung in einer Verbandstation in Oesterreich-Ungarn oder in Belgrad zum Zwecke haben, sind zu befolgen. b) Ausnahmetarife sind zu erstellen für Güter aller Art bei 5 000 kg 12 Cts., bei 10 000 kg 10 Cts., pro Tonne und Kilometer; dann wurden mehrere Ausnahmetarife im Verkehre mit Sofia erstellt. c) Dampfkesselwagen für Wagenbeheizung werden fortan auf Grund des effektiven Gewichtes und nach den für Lokomotiven, Tender und Krahnwagen vorgesehenen Frachtsätzen zu expediren sein. d) Die Umarbeitung des gemeinsamen Betriebsreglements auf Grund des neuen Oesterreichisch-Ungarischen bezw. Deutschen Betriebsreglements-Uebereinkommens wird als nothwendig anerkannt und beginnen die Arbeiten hierfür in einer am 19. d. Mts. in Budapest zusammentretenden Oberbeamtenkommission. e) Postambulanzwagen sind so wie Personenwagen zu tarifiren. — Die nächste Konferenz findet dem „Tarifanzeiger“ zufolge Mitte Mai 1895 in Sofia statt.

Preisausschreiben des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.

Folgende Fragen mit dem Preise von je 100 Kronen für die beste Arbeit sind ausgeschrieben worden: 1. Welches ist die zweckmässigste Wagentype für Stadtbahnen mit Rücksicht auf die Betriebsart? 2. Wie sind Lebensmittel-Magazine, Bekleidungs-, event. Uniformirungsanstalten, Equipirungs- und Waarenhäuser usw. der Eisenbahnen zu organisiren, um die wirthschaftliche Lage der Eisenbahnbediensteten in wirksamer Weise zu verbessern? 3. Welche Verrechnungsänderungen und sonstigen Einrichtungen wären bei den Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen und den beiden Central-Abrechnungsbüreaus zu treffen, um sowohl eine rasche und richtige Verrechnung der laufenden Geschäfte, wie auch eine Beseitigung der Rückstände zu erzielen? — Aus den in der Nr. 44 der „Oesterr. Eisenbahnzeitung“ enthaltenen Bedingungen sind hervorzuheben, dass der Umfang einer jeden Arbeit 12 Druckseiten (und 1 Druckseite für etwaige Skizzen ad 1) nicht überschreiten darf und dass die Arbeit längstens bis zum 15. Februar 1895 an die Redaktion der genannten Zeitung zu übersenden ist.

Amortisation von Aktien und Kupons verstaatlichter Eisenbahnen (Rechtsfall).

Der Besitzer einer Aktie der K. K. priv. Kronprinz Rudolfsbahn stellte das Ansuchen, die Amortisirung dieser angeblich in Verlust gerathenen Aktie einzuleiten. Das K. K. Landesgericht Wien bewilligte dieses Ansuchen, indem es gleichzeitig eine Amortisationsfrist von 1 Jahr 6 Wochen und 3 Tagen hinsichtlich der Aktie und sämmtlicher Kupons vom Tage des Ediktes an gerechnet festsetzte. Auf Rekurs der K. K. Niederösterreichischen Finanzprokuratur änderte das Ober-Landesgericht die erstrichterliche Entscheidung dahin ab, dass der Amortisationstermin der Kupons mit 1 Jahr 6 Wochen und 3 Tagen vom Verfalltage jedes einzelnen Kupons gerechnet, der Amortisationstermin der Aktie aber mit 3 Jahren vom Fälligkeitstage des letzt hinausgegebenen Kupons festgesetzt wird. Das Gericht ging hierbei von folgenden Erwägungen aus: Die Entscheidung beruht auf den Bestimmungen des § 3 des Gesetzes vom 3. Mai 1868 Nr. 36 R.-G.-Bl. und auf der Erwägung, dass das Gesetz, betreffend die Einlösung der Kronprinz Rudolfsbahn durch den Staat vom 8. April 1884, keine Bestimmungen enthält, welche ausserhalb der zu amortisirenden Urkunde liegende Umstände zu berücksichtigen gebieten würden; solche auch der § 12 dieses Gesetzes, wonach die nach Ablauf der Frist zum Umtausche der Aktien in Eisenbahn-Schuldverschreibungen verfallenen Kupons nicht mehr zur Auszahlung gelangen, nicht enthält. Es hat also im vorliegenden Falle bei der gesetzlichen Regel über die Armortisation zu verbleiben. Der Oberste Gerichtshof stellte mit Entscheidung vom 4. September 1894 das erstrichterliche Urtheil wieder her. Das Oberstgericht begründete diese Entscheidung damit, dass sich bei auf den Ueberbringer lautenden Staatspapieren, als das sich die zu amortisirende Aktie zufolge des Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der Kronprinz Rudolfsbahn, darstellt, die längere Amortisationsfrist nur dann zur Anwendung gelangt, wenn entweder kein Termin der Kapitalsrückzahlung bestimmt oder die Zahlungstermine auf unbestimmte Zeit verschoben sind, im gegebenen Falle aber der Termin der Kapitalsrückzahlung durch die erfolgte Verloosung der an die Stelle der Rudolfsbahnaktien getretenen Staats-Schuldverschreibungen bereits eingetreten ist und der erste Richter daher mit Recht die kürzere Amortisationsfrist vorschrieb und mit Rücksicht darauf, dass das Amortisationsgesuch erst nach dem Verfalltage überreicht wurde, von dem Tage des Ediktes berechnete. („Gerichtshalle“ Nr. 44, 1894).

Der Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens und das neue Lokalbahngesetz.

In der letzt abgehaltenen Versammlung dieses Vereins widmete der Vorsitzende, Civilingenieur E. A. Ziffer, der im Abgeordnetenhause eingebrachten Regierungsvorlage, betreffend das neue Lokalbahngesetz, eine eingehende Besprechung. Er beleuchtete den Gesetzentwurf und sprach sich über den inneren Werth dieser Regierungsvorlage dahin aus, dass die Begünstigungen und Erleichterungen, die für den Bau und Betrieb sowohl der Lokal- als Kleinbahnen gewährt wurden, wie nicht minder die Zusicherung einer ganzen Reihe von Befreiungen der bisher von den Lokalbahnen getragenen Lasten, endlich die besonderen finanziellen Begünstigungen und Zugeständnisse, namentlich in Bezug auf die Kapitalbeschaffung, so weitgehender Natur sind, dass die Entfaltung einer lebhaften Thätigkeit und Heranziehung des Privatkapitals wie der Privatindustrie auf dem Gebiete des heimischen Lokalbahnwesens unstreitig erwartet werden könne. Für den Verein selbst müsse es aber zur ganz besonderen Befriedigung gereichen, dass in der Begründung zu dem gedachten Gesetzentwurfe die von dem Verein sowohl für die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen abgegebenen Gutachten, als auch seine der Regierung hinsichtlich der Errichtung von Eisenbahn-Rentenbanken unterbreiteten Anträge mehrfach als werthvoll und zutreffend hervorgehoben wurden. Unter lang anhaltendem Beifall wurde sodann beschlossen, dem Handelsminister für die hierdurch der Thätigkeit des Vereins gezollte Anerkennung seinen Dank auszusprechen.

Die Berechnung der Betriebsauslagen der virtuellen und tarifarischen Längen bei Adhäsionseisenbahnen.

In der vorwöchentlichen Versammlung vorgenannten Vereins hielt über dieses Thema Ingenieur Karl Büchelen einen Vortrag:

An zahlreichen interessanten Beispielen führte er den Beweis, dass die vom Regierungsrath Professor Heyne in Graz aufgestellte Formel für die Berechnung der kilometrischen Betriebsausgaben bei Hauptbahnen: $M = 1042 + 0{,}006 \left(1 + \frac{\alpha}{2}\right) x$ . . . . . (worin x die pro Kilometer beförderte Anzahl Personen und Tonnengüter, $\alpha = \frac{1000\,(h + h^1)}{2\,.\,l}$ die durchschnittlichen Steigungsverhältnisse der Bahn von der Länge l und der Summe der Steigungen h, sowie der Gefälle h^1 bedeuten) verlässlicher sei, als wenn die Kosten durch einen Betriebskoeffizienten oder durch detaillirte Ausgabenberechnungen ermittelt werden, sowie dass man auf Grund der mit dieser Formel erhaltenen Betriebsauslagen in vielen Fällen beurtheilen könne, ob eine in der Bauanlage theurere, im Betriebe aber billigere Bahn wirthschaftlicher sei, als eine zwar in baulicher Beziehung billigere, dafür aber hinsichtlich der Betriebsführung theurere wäre. Hierauf basirend sei derjenigen Linie der Vorzug zu geben, bei welcher die Verzinsung des Baukapitals und die Betriebsauslagen den geringeren Betrag ergeben. Selbstverständlich ist der Umstand zu berücksichtigen, dass mit dem Anwachsen des Verkehrs die auf die Tonnenkilometer entfallenden Auslagen sich vermindern. In vielen Fällen aber, wo man sich nur über den Verkehrs- und Betriebswerth zweier oder mehrerer in Betracht kommender Linien unterrichten wolle, sei es empfehlenswerther, den Vergleich auf die virtuellen Längen zu basiren, zu deren Berechnung sich die Formel: $V = l\left(1 + \frac{\alpha}{5}\right)$ oder $= l + 100\,(h + h^1)$ bezw. für die virtuelle Länge pro Betriebskilometer die Formel: $V = 1 + \frac{\alpha}{5}$ oder $= 1 + \frac{100\,(h + h^1)}{l}$ vorzüglich eigne, die auch den weiteren grossen Vorzug besitze, dass man aus derselben die weitere Formel: $M = 1042 + 0{,}006\,.\,v\,.\,x$ erhält, d. h. eine Formel, nach welcher die Betriebsauslagen aus den virtuellen Längen berechnet werden können. Bei grossem Verkehr x könne man, ohne einen zu grossen Fehler zu machen, sagen: „die Betriebsauslagen zweier Linien (mit gleich grossem Verkehr x) verhalten sich annähernd zu einander wie deren virtuelle Längen.“ Nur die virtuellen, nicht aber auch die tarifarischen Längen lassen einen verlässlichen Schluss auf den Verkehrs- und Betriebswerth zweier Linien zu. In den Anfängen des Eisenbahnbetriebes hätte die Bestimmung aller Konzessionen und die darauf fussende Verordnung, wonach Bahnen ermächtigt werden können, für Steigungen mit und über 15 ‰ deren 1,5 fache Betriebslänge der Bemessung der Tarife zu Grunde zu legen, eine gewisse Berechtigung und ihr Gutes gehabt, heute aber nicht mehr, und zwar um so weniger, als das angenommene Maass für die Tariflänge $t = 1{,}5\,t$ ein ganz willkürliches sei. Die Wissenschaft biete das Mittel, die Tariflänge zu berechnen, und zu untersuchen, ob oder in wie weit die Anrechnung einer Tariflänge im Geiste der Verordnung überhaupt statthaft sei Wenn mit e die pro Personen- oder Tonnenkilometer erzielte Einnahme bezeichnet wird, so erhält man zur Berechnung der Tariflänge die Formel: $t = \frac{1042}{e\,.\,x} + \frac{0{,}006\,(1 + 0{,}2\,\alpha)}{e}$ oder $= \frac{1042}{e\,.\,x} + \frac{0{,}006}{e}\,\alpha$ . . . , aus welcher zu ersehen, dass das Maass der Tariflänge von dem Verkehr und dem Einheitstarif abhängig ist, und dass, wenn auch bei einem anfänglich geringen Verkehr die Anrechnung einer Tariflänge zulässig war, das Maass derselben mit dem anwachsenden Verkehr stets kleiner und schliesslich der Betriebslänge gleich wird, ja sogar kleiner wird als diese. Aus diesem Grunde bringen die K. K. Staatsbahnen im Personenverkehr nicht mehr, im Güterverkehr aber nur ausnahmsweise bei einzelnen wenigen Strecken „Tariflängen“ in Anrechnung, da bei 25 ‰ Steigung und einem Verkehr von 350 000 t bei einer Einnahme von 0,0212 fl. pro Tonnenkilometer die Tariflänge t nur mehr = 1,1 km ist, bei weniger als 25 ‰ Steigung aber gleich der Betriebslänge wird. Der Vortragende erachtet die entwickelten Formeln für so richtig und den Gegenstand für so wichtig, dass er den Antrag stellte, der Verein möge die geeigneten Schritte thun, damit diese Formeln allgemeiner Anwendung finden und künftig in der Statistik α und v für jede Bahnstrecke ausgewiesen werden, was für die Beurtheilung der Betriebskosten überaus werthvoll wäre.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Manifest des jungen Czar Nikolaus II., in welchem er sich nicht als Selbstherrscher, wie Alexander III. beim Antritt seiner Regierung nennt, sondern Frieden und Freundschaft versichert, hat die Börse mit froher Zuversicht erfüllt. Es werden täglich Millionen umgesetzt, die Kurse steigen nicht mehr, sondern sie springen und fliegen, und noch immer strömen neue Käufer zu. An der letzten Wiener Sonnabendbörse stiegen Nordbahn um 0,5 % bis 3415, Lombarden um 0,25 fl. bis 107,25, Buschtêhrader Bahn Lit. B um 3 fl. bis 538, Dampfschifffahrts-Aktien um 4 fl. bis 499, Lemberg-Czernowitzer Bahn um 2 fl. bis 289, Lokalbahn um 0,5 fl. bis 212,50, Nordwestbahn um 1 fl. bis 245, Prag-Duxer Bahn um 0,5 fl. bis 85,50, Tramwayaktien um 3 fl. bis 387, Neue Tramwayaktien um 0,5 fl. bis 79,50. Matter blieben infolge der durch die hohen Kurse vorübergehend angeregten Realisirungen Staatsbahn um 1 fl. bis 382,25, Elbethalbahn um 0,5 fl. bis 276, Böhmische Nordbahn um 1 fl. bis 301, Böhmische Westbahn um 1 fl. bis 404, Fünfkirchen-Barcser Bahn um 3 fl. bis 225, Graz-Köflacher Bahn um 1 fl. bis 280.

Welchen riesigen Kursaufschwung die Aktien der meisten Transportunternehmungen in den 10 Monaten vom 31. Dezember 1893 bis 31. Oktober d. J. genommen haben, zeigt folgende Zusammenstellung:

	31. Oktober d. J.	31. Dezember 1893	Differenz
Böhmische Westbahn . . .	405,—	374,—	+ 31,—
„ Nordbahn . . .	301,50	221,—	+ 81,50
Buschtêhrader Bahn, Lit. A	1340,—	1150,—	+ 190,—
„ „ „ B	531,—	454,—	+ 77,—
Donau-Dampfschifffahrt . .	486,—	407,—	+ 79,—
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	3400,—	2925,—	+ 475,—
Lemberg-Czernowitzer Bahn	289,50	261,—	+ 28,50
Nordwestbahn	246,—	217,50	+ 28,50
Elbethalbahn	276,50	241,75	+ 34,75
Staatsbahn	381,25	308,50	+ 72,75
Tramway	374,—	273,—	+ 101,—
Graz-Köflacher Bahn . . .	280,—	249,50	+ 30,50
Reichenberg-Gablonzer Bahn	379,—	271,—	+ 108,—

Nur Südbahn sank infolge der bekannten Ereignisse zum Schlusse der erwähnten Periode von 107 auf 104,50.

Aus England.

Die neue Glasgower Untergrundbahn.

Der Bau dieser dritten Untergrundbahn, des Glasgow and District Subway, ist nahezu beendet. Die Bahn durchzieht das Stadtgebiet in einem 10,5 km langen geschlossenen Ringe und ist zweigeleisig ausgeführt. Die Geleise liegen mit kleinsten Krümmungen von 200 m Halbmesser und grössten Steigungen von 1:20 in zwei dicht neben einander hergeführten Tunneln, die zum Theil — im schwimmenden Gebirge und im trockenen losen Sand — mit Hilfe von eisernen Vortriebsapparaten (Brustschilden) ausgeführt wurden. Im schwimmenden Gebirge wurde der Vortrieb unter Anwendung von Druckluft bewirkt. Die Auskleidung besteht in den druckhaften Stellen aus Eisen, sonst aus Beton. In den Stationen sind die Tunnel soweit auseinander gerückt, dass Raum für einen 3,05 m breiten Inselsteig gewonnen wurde, der von oben durch Treppen zugänglich gemacht ist. Im ganzen sind 14 Stationen vorhanden; der Stationsabstand beträgt durchschnittlich 800 m. Die Gesammtkosten des Tunnels betrugen 14,4 Millionen Mark, ausschliesslich Ausrüstung und Grunderwerb, den die Gesellschaft für die ganze Linie zu besorgen hatte.

Die Frage, welche Betriebsweise für die neue Bahn in Anwendung kommen solle, wurde zu Anfang dieses Jahres zu Gunsten des Kabelbetriebes entschieden, nachdem im November 1893 in Nordamerika eingehende Studien über diesen und die elektrische Betriebsweise gesammelt worden waren. Ueber die für den Kabelbetrieb getroffenen Einrichtungen berichtet das „Street Railway Journal“ nach Mittheilungen des Oberingenieurs der neuen Bahn, David Home Morton, das Folgende:

Die Kraftstation hat im Grundriss 141,4 × 30,5 m zu grössten Abmessungen. Der Kesselraum enthält 4 Kesselpaare nach Lancashire-Bauart, von denen doppelte Dampfrohre nach dem Maschinenraum führen. Dieser liegt dicht an einer oberirdischen Eisenbahn, um die Zuführung des Feuerungsmaterials zu erleichtern. Der eigentliche Maschinenraum misst 42,2 × 30,5 m und enthält 2 Dampfmaschinen, deren Cylinder Abmessungen von 107 × 122 cm haben und unter einem Dampfdruck von 7 Atm. arbeiten. In der Minute führen die Maschinen 55 Umdrehungen aus. Mit jedem Ende einer 23,6 m langen Welle, die sich quer durch den ganzen Maschinenraum erstreckt und aus einzelnen Abschnitten mittelst Plattenkuppelungen zusammengesetzt ist, ist eine der Maschinen unmittelbar verbunden. Um diese Welle zu Revisionszwecken und

dergleichen drehen zu können, sind noch kleine Hilfsmaschinen vorgesehen, damit die Inbetriebnahme der grossen Maschinen für solche Zwecke erübrigt wird. Auch im Maschinenraum ist die Dampfleitung durchweg verdoppelt.

Jede der Seilscheiben des Kabel-Doppelsystems kann von jeder der Dampfmaschinen betrieben werden. Auf der langen Hauptwelle sitzen 4 Seil-Antriebscheiben von 4,27 m Durchmesser, von denen die Kraft – mittelst Seilen — auf 7,6 m grosse Antriebscheiben für die Kabel übertragen wird. Auf den Achsen dieser Scheiben sitzen die eigentlichen Kabelrollen, welche wieder 4,27 m Durchmesser haben und mit Walker'schen Differentialringen versehen sind. Das Kabel wird mit Hilfe dieser letzten Rollen mit 24 km Stundengeschwindigkeit fortbewegt, indem es sich von der einen Seite auf die Rollen auf- und von der anderen wieder abwickelt. Die Bahn, auf der sich die Spannrollen vor- und zurückbewegen können, hat 45 m Länge. Die Hauptleitrollen liegen unter einem fertigen Tunnelabschnitt; da hier der Untergrund für eine sichere Fundirung Schwierigkeiten bot, wurde das Fundament niedrig gehalten und der Lagerdruck der Leitrollen auf eine grössere Grundfläche vertheilt.

Die Wagen der Untergrundbahn werden 15 m lang und erhalten doppelte Drehgestelle. Sie werden mit Greifern für das Kabel ausgerüstet. Die Züge werden in belastetem Zustande 20 t wiegen. Auf jedem Geleise werden gleichzeitig im Höchstfalle 15 Züge verkehren; die Bahn würde dann mit 30 Zügen besetzt sein. Die Züge und Stationen erhalten elektrische Beleuchtnng. Der Tunnel wird nicht besonders beleuchtet. Der Fahrpreis wird für die ganze Strecke einheitlich auf $8^1/_3$ ₰ (1 d.) für die II. und $16^2/_3$ ₰ (2 d.) für die I. Klasse festgesetzt werden.

Bücherschau.

Die elektrischen Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung nach dem System der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft. Berlin 1894. Herausgegeben von der genannten Gesellschaft.

Das grosse Interesse, welches der elektrische Betrieb in der kurzen Zeit seit seiner Einführung bei den städtischen Behörden, den Strassenbahnverwaltungen, sowie bei dem Publikum gefunden hat und die vielfach an die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft gerichteten Anfragen haben die letztere bewogen, ihre Erfahrungen auf diesem Gebiete in einer mit einer grossen Anzahl trefflicher photographischer Abbildungen, Lage- und Höheplänen sowie Grundrissen ausgestatteten Broschüre zusammenzufassen, welche uns zur Durchsicht vorliegt. Die Einleitung sowie die allgemeinen Bemerkungen über elektrische Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung sind ein Abdruck aus den Nrn. 65, 67 und 68 d. Ztg. Daran reiht sich eine Zusammenstellung und die Beschreibung der nach dem System der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft bis zum September 1894 ausgeführten 10 Strassenbahnunternehmungen Halle, Gera, Kiew, Breslau, Essen, Chemnitz, Christiania, Dortmund, Lübeck und Plauen. Jede dieser Bahnen hat ihre Besonderheit und Eigenthümlichkeit, wie solches durch die örtlichen Verhältnisse und dadurch bedingt ist, dass die Bahnen entweder von vorn herein als elektrische Bahnen gebaut worden sind (so Gera, Kiew, Breslau, Christiania, Plauen), oder der elektrische Betrieb auf bereits bestehenden mit Pferden oder Dampf betriebenen Bahnen eingerichtet worden ist (wie Halle, Chemnitz, Dortmund, Essen, Lübeck). Die älteste dieser elektrischen Bahnen, die Stadtbahn Halle, ist in den technischen Einzelheiten möglichst ausführlich geschildert, auch sind charakteristische Zahlen aus deren Betriebs- und Verkehrsverhältnissen mitgetheilt, während bei den folgenden Bahnen wohl (schon um Wiederholungen zu vermeiden) die Beschreibungen kürzer gehalten sind. Die Ausstattung des Werks, auch was Papier und Druck anlangt, ist vorzüglich.

Meyer's Reisebücher (Orientführer) 3. Auflage „Aegypten" (Unter- und Oberägypten bis zum 2. Katarakt) mit 10 Karten, 19 Plänen usw. (Preis gebunden 7,50 ℳ), und Meyer's „Palästina und Syrien" mit 8 Karten und 13 Plänen (Preis gebunden 7,50 ℳ) zeichnen sich neben ausserordentlicher Handlichkeit und grösserer Billigkeit gegenüber andern Orientführern aus. In den uns vorliegenden Büchern finden sich die Ergebnisse der neuesten Forschungen in Aegypten wie in Palästina sorgfältig gesammelt, obwohl die Meyer'schen Orientführer mehr einen praktischen Standpunkt vertreten, indem sie nur das behandeln, was der Reisende ohne grössere archäologische Kenntnisse mit Interesse sieht. Demzufolge beschränkt sich ihr Inhalt auf die Hauptsehenswürdigkeiten, welche ohne Gefahr und ohne grosse Strapazen, meist sogar mit den gewöhnlichen Europäischen Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Die Bändchen werden somit jene Touristen, welche weniger studiren und lesen, aber desto mehr schauen wollen, vollauf befriedigen. Meyer's „Aegypten" führt von Alexandrien nach Kairo und nach dem Besuch der Pyramiden auf dem Nilstrom aufwärts zum hundertthorigen Theben, weiter nach Assuan zu den ersten Nilkatarakten und zur Insel Philä. Ein 2. Abschnitt bespricht den Weg über Abu Simbel hinaus nach Nubien bis zu den 2. Nilkatarakten bei Wadi Halfa, und ein Schlusskapitel behandelt den Suezkanal. — Meyer's „Palästina" geleitet den Reisenden zunächst nach Jaffa, von hier nach Jerusalem und den geheiligten Stätten seiner Umgebung — Bethlehem — nach dem Todten Meer und Jericho. Weiter dargestellt wird sodann die Reise über Nazareth, den Berg Tabor zum See Genezareth und nach Damaskus. Auch die Wunderbauten von Baalbek, sowie die Cedern des Libanon haben im Buche ihre Darstellung gefunden. Alle diese Touren sind in trefflicher und geschmackvoller Weise durch eine Fülle von Karten, Plänen, Grundrissen und Textabbildungen erläutert worden.

Zeitungsschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben vom Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Verlag von Julius Springer in Berlin N.

Das Oktoberheft dieser Zeitschrift enthält folgende Abhandlungen: Direkte Abfertigung und Abfertigungsgebühr. — Ueber den gegenwärtigen Stand des Lokalbahnwesens in Ungarn und seine Betriebsergebnisse für 1892. Von E. A. Ziffer in Wien. — Elektrische Strassenbahn mit unterirdischer Stromzuleitung, System Hoerde. — Die Bremsfrage für Kleinbahnen. Von Ingenieur F. Döhlemann in Berlin.

Im Novemberheft sind an Aufsätzen enthalten: Die Gesetzgebung über Nebenbahnen und Kleinbahnen in Frankreich. Vom Geh. Ober-Regierungsrath Dr. A. v. d. Leyen. — Die Bau- und Betriebsverträge mit Kleinbahnunternehmern. Vom Regierungsrath Dr. jur. Joesten in Köln. — Ueber die Förderung des Baues von Kleinbahnen seitens der Provinzial- (Kommunal-) Verbände.

Ausserdem enthalten beide Hefte noch: Gesetzgebung, Kleine Mittheilungen und Zeitschriftenschau.

Verschiedenes.

Ueber die Benutzung der feststehenden und beweglichen Dampfmaschinen

zu gewerblichen Zwecken in den verschiedenen Bezirken des Preussischen Staates zu Anfang des Jahres 1894 gibt die „Stat. Korr." eine interessante Zusammenstellung. Wir entnehmen derselben, dass in Preussen 57 224 feststehende Dampfmaschinen von einer Leistungsfähigkeit von 2 172 250 PS und 14 425 bewegliche Maschinen (Lokomobilen) in einer Gesammtstärke von 147 130 PS in Gebrauch waren. Es ist zu berücksichtigen, dass die feststehenden Dampfmaschinen überwiegend in der Industrie Verwendung finden, die beweglichen (Lokomobilen) dagegen neben ihrer Benutzung zu gewerblichen Zwecken immer mehr dazu bestimmt erscheinen, der Landwirthschaft den Mangel an ausreichenden und wohlfeilen Arbeitskräften zu ersetzen. Aus der Statistik ergibt sich, dass unter den Preussischen Regierungsbezirken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der feststehenden Dampfmaschinen der Regierungsbezirk Arnsberg allen anderen weit voran steht, dass an zweiter Stelle der Regierungsbezirk Düsseldorf, an dritter Oppeln, an vierter Trier folgt. In jedem dieser vier Regierungsbezirke, der Hauptsitze des Preussischen Gewerbefleisses, betrug die Zahl der Pferdestärken aller feststehenden Dampfmaschinen weit über 100 000; die Gesammtheit der Pferdestärken belief sich bei ihnen zusammen auf 1 128 267, d. h. auf über die Hälfte der Pferdestärken aller feststehenden Dampfmaschinen des Preussischen Staates mit obigen Ausnahmen. Bei den beweglichen Dampfmaschinen behauptet der Regierungsbezirk Magdeburg die Spitze; ihm folgen die Regierungsbezirke Potsdam, Breslau, Merseburg und Schleswig mit je über 8 000 PS. Die Gesammtzahl der Pferdestärken der beweglichen Dampfmaschinen in diesen 5 Regierungsbezirken betrug 45 924 oder nahezu ein Drittel der Pferdestärken aller beweglichen Dampfmaschinen Preussens mit den erwähnten Ausnahmen. Im übrigen ergibt sich, dass sich die beweglichen Dampfmaschinen im allgemeinen gleichmässiger als die feststehenden über das Staatsgebiet vertheilen und sich nicht in dem Maasse wie letztere in bestimmten Gegenden anhäufen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November 1894 gelangen für die Beförderung von Talkstein (Speckstein), auch gemahlen (Federweiss), und Talkerde in Ladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief zwischen Mautern, Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Süddeutschen Stationen andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung, welche bei der Station Mautern zu erfragen sind.

München, im November 1894. (2711)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 12. d. Mts. ab gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von **Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen)** in Wagenladungen von 5 000 kg (305 Pud) und 10 000 kg (610 Pud) im Verkehr von Russischen nach Belgischen Stationen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung, von welchem der Tarif auch bezogen werden kann.

Köln, den 10. November 1894. (2712)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag I zum Theil II Heft 3 vom 1. November 1893 in Kraft. Er enthält u. a. Frachtsätze für die Preussisch - Sächsischen Wettbewerbsstationen Gera, Görlitz in Schl., Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und Thüring. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau und einen neuen Ausnahmetarif für Gemüse. An demselben Tage wird der Nachtrag I zum Anhang vom 1. August 1894 zu vorgenanntem Tarifheft eingeführt.

Die in letzterem verzeichneten Kursunterschiedsbeträge werden bis auf weiteres doppelt von den Frachtsätzen abgezogen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittelung der Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 6. November 1894. (2713)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Heft 4. Vom 15. November d. J. ab wird der für Schlacken des Ausnahmetarifs Nr. 3 A und 3 B gültige Schnittsatz für Neuberg-Hochöfen südlich vom Schnittpunkte von 48 auf 46 ₰ für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 7. November 1894. (2714)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 15. November l. J. tritt zum Tarifheft I A der IV. Nachtrag und zum Tarifheft I B der III. Nachtrag in Kraft.

Diese Nachträge, welche von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, sowie Taxberichtigungen. Durch letztere tritt in der Taxe des Spezialtarifs II b zwischen Säckingen und Wohlen-Villmergen und in der Taxe der Klasse A zwischen Emmenbrücke und Mühlacker B. Bahn eine Erhöhung von je 1 Cts. für 100 kg ein.

Karlsruhe, den 6. November 1894. (2715)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation wird die Station Salzburg mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für Holzstoffpappe, ungeleimte, und Cellulose (Holzzeugmasse) des Nachtrages VI zum Rhein- und Mainumschlagstarife vom 1. Oktober 1886 einbezogen:

	Frachtsätze pro 100 kg in Mark
Gustavsburg tr.	1,66
Mainz Hafen	1,67
Kastel Hafen	1,67
Mannheim tr.	1,49
Ludwigshafen tr.	1,49

München, den 3. November 1894. (2716)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. Für Mais in Ladungen von wenigstens 10 000 kg treten am 1. Dezember d. J. folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

	Nussdorf	Wien, K. F. J. B.
Meiningen, Werrab.	2,12 ℳ	2,14 ℳ
Eisenach, „	2,29 „	2,31 „

für 100 kg.

Meiningen, den 1. November 1894. (2717)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Kohlenverkehr Böhmen - Werrabahn. Am 1. Januar 1895 tritt der Tarifnachtrag II in Kraft. Neben mehreren Frachtermässigungen enthält derselbe auch um 0,2 ℳ erhöhte Frachtsätze von Ossegg und Ossegg-Riesenberg nach einzelnen Werrabahn-Stationen.

Meiningen, den 3. November 1894. (2718)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr der Station Gross-Gerau einerseits und den Stationen der Hessischen Nebenbahnen andererseits (ausgenommen Mannheim - Weinheim - Heidelberg - Mannheim), sowie im Verkehr der Station Offstein einerseits und der übrigen Stationen der Hessischen Nebenbahnen (ausgenommen Mannheim - Weinheim-Heidelberg-Mannheim) sowie den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits für die Beförderung von Zuckerrüben bei Aufgabe von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Mainz, den 6. November 1894. (2719)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1./13. November alten/neuen Stils d. J. wird ein Ausnahmetarif für die Beförderung der Artikel rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle in Wagenladungen zu 10 000 kg von Deutschen nach Russischen Stationen eingeführt.

Exemplare dieses Tarifs geben wir und unsere Tarif-Verkaufsstellen kostenlos ab.

Bromberg, den 6. November 1894. (2720)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung des Nachtrages III zu dem seit 1. Dezember 1893 gültigen Tarif, Theil II, Heft 3. Mit 1. Januar 1895 wird der Nachtrag III zu dem seit 1. Dezember 1893 gültigen Tarif, Theil II, Heft 3 in Kraft treten. Derselbe enthält Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 5 kr. pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 5. November 1894. (2721)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. IV.)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nr. 21. Jahrgang 1894. Berlin, am 10. November 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	B	—	1	Weidenkorb	—	3	1	Hassfurt	Bayerische Stsb.	
2	B	834	1	Kiste	Cigarren	46	2	Esslingen	Württemberg. Stsb.	Esslingen bezettelt.
3	B	1 u. 2	2	Kisten	?	77	3	Eisenstein	Bayerische Stsb.	
4	B H	768	1	Sack	Leimleder	42	4	Frankenstein	Sächsische Stsb.	
5	B K F	4	1	Ballen	Wolle	127	5	Leipzig Eilenb. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
6	C	—	1	Kollo	Herdringe	62	6	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
7	C T	3376	1	Kiste	leer	6,5	7	Eidelstedt	K. E.-D. Altona	
8	D	—	1	—	eis. Kessel	54	8	Ingolstadt C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
9	D	2142	1	Sack	Eibisch	25	9	Meiningen	"	
10	D D	—	1	Kiste	gefüllte Blechdosen	43	10	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
11	D R	—	1	Stange	Eisen	11	11	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
12	D T T N	108, 9998	2	Bierfässer	leer	—	12	München C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
13	E	—	2	—	eis. Oefen	222	13	Strassburg	Elsass-Lothring.	
	E	15104	1	Verschlag	Marmorplatten					
14	E	—	1	—	eis. Rohr	3	14	Kempten	Bayerische Stsb.	
15	E K	3415	1	Kiste	Bücher	22	15	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	E M	8013	1	"	?	34	16	Rosenheim	"	Wasserburg bezettelt.
17	E S	—	3	Säcke	Heu	37	17	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
18	F	—	4	Pack	Waschbretter	25	18	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
19	F K	1914	1	Korb	Eisenwaaren	64	19	Dömitz	K. E.-D. Altona	
			1	"	eis. Welle	10				
20	F W	544	1	Ballen	Baumwollwaaren	37	20	Rendsburg	"	
21	G A R	—	1	Fass	leer	16	21	Dresden-N. (Leipzig. Bhf.)	Sächsische Stsb.	
22	G B	9614, 8415	2	Bierfässer	leer	—	22	München C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
23	G C	—	1	—	Eisentheil	9	23	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	ansch. zu einem Ofen gehörig.
24	G K	8	1	Bund	Stahl	26	24	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
25	G L	820	1	Ballot	Baumwollwaaren	46	25	Nürnberg C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
26	G M	—	1	Korb	leer	8	26	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
	G. Bocke	—	1	"	leer					
	S H	—	2	Körbe	leer					
27	G M	391	1	Kiste	Handlaternen	40	27	München C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
28	G Z & C	—	1	Säckchen	Hopfen	4	28	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	verkauft, Erlös 20 ₰
29	H	—	1	Pack	leere Körbe	29,5	29	Hof	Bayerische Stsb.	
30	H	33	1	—	gusseis. Rost	2	30	Bad Kissingen	"	
31	H K	1024	1	Pack	3 Holzstangen mit 1 eis. Kreuz	6	31	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
32	H M E	3892	1	Kohlenkasten	—	2,5	32	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
33	H R	7063	1	Fass	(vermuthlich) Oel	27,5	33	Gräfenroda-Herrenmühle	K. E.-D. Erfurt	
34	H S	1892	1	Koffer	unbekannt	26	34	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
35	J	27	1	—	Ofenthürchen	1	35	Ulm	Württemberg. Stsb.	
36	J L	40	1	Korb	Schuhwaaren	50	36	Soest	K. E.-D. Hannover	
37	J V	—	2	Pack	Körbe	8	37	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
38	K	1	1	grüner Koffer	?	59	38	Bischweiler	Elsass-Lothring.	
39	L C	40	3	Stück	Zahnräder	2	39	Mühlhausen	"	
40	M	2091, 1271	2	—	Messingrohr-Kränze	0,5	40	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
41	P	—	3	Pack	Säcke	31	41	Bettingen	Wilh.-Luxemburgb.	
42	P	128	1	—	Lattengestelle	17	42	Dresden-Friedrichst.	Sächsische Stsb.	
43	P C	3655, 3658	2	Bund	eis. Lampengewicht	28	43	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	P F	—	1	Kollo	geräucherte Fische	13	44	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	beschr.: Goldberg i. M.
45	P R	—	2	Stangen	Stahl	17	45	Posen	K. E.-D. Breslau	
46	P S	10	1	Sack	Kartoffeln	67	46	Nürnberg C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	Baiersdorf signirt.
47	R	51	1	—	Pflugschaar	8,5	47	Parchim	Meckl. Friedr. Frzb.	
48	R C	67011	1	Kiste	Blechspielwaaren	62	48	Hamburg B	K. E.-D. Altona	
49	R F	1406	1	Fass	Farbe	56	49	Furth i. W.	Bayerische Stsb.	
50	R K	1250	1	Kiste	Epicerie	22	50	St. Avold	Elsass-Lothring.	
51	S & W	406	1	Kasten	leer	—	51	Röderau	K. E.-D. Erfurt	
52	S W	4569	1	Kiste	Schuhwaaren	28	52	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
53	T u. weisser Strich	532	35	Stangen	Eisen	297,5	53	Altona	K. E.-D. Altona	
54	T K	21	1	—	Krankenwagen	42	54	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
55	T K	5267	1	Bund	Eisenrohre	70	55	Selb	Bayerische Stsb.	
56	V	411	1	Fass	Petroleum	174	56	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
57	V C	9587	1	Kiste	Papierwaaren	12	57	Berlin Ostbhf.	„	
58	W B	1448	1	„	leere Flaschen	—	58	Posen	K. E.-D. Breslau	
59	Z B V	15815	1	Bierfass	leer	20	59	München C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
60	E. L. Deutz & Geldermann	1	1	Korb	leer	4,5	60	Spandau	K. E.-D. Altona	
61	Br. Gersdorf	470	1	Fass	leer	27	61	Dresden-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
62	Günther u. Schneider Berlin	20	1	Ballen	anschein. Manufakturwaaren	33,5	62	Pyritz Güterabfertig.	Stargard-Cüstriner	
63	Hannover	24758	1	—	auf den Wagen aufgesetztes Gerüst	—	63	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	Adresse: Kolb, Bayreuth.
64	Kolb	—	1	Sack	Wäsche	19	64	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
65	Pils Brauhaus	—	1	Fass	leer	26	65	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
66	T S C Rothschild	20	1	Bund	Garn	14	66	Zittau	Sächsische Stsb.	
67	Frau Schneider, Trebnitzerstr. 9	—	1	Sack	Lumpen	5	67	Hannover-N.	K. E.-D. Hannover	Beklebung: M. Israel, Breslau, Ihlauerstr.
68	Steinharter	—	1	„	Gerste	97	68	München Südb.	Bayerische Stsb.	
69	Winther	—	180	Stück	Speichen	—	69	Kötschau	K. E.-D. Erfurt	
70	Frl. A. Zöllner	—	1	Holzkoffer	?	65	70	Nerchau-Trebsen	Sächsische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
71	—	2	1	Sack	Rüben	64	71	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
72	grün	11	1	Kollo	gusseis. Ofentheile	9	72	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
73	—	14	1	Bierfass	leer	19	73	München C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
74	Packmeisterkarte	144	2	Körbe	1 lederne Handtasche, 1 Halstuch	7	74	Northeim	K. E.-D. Hannover	(Gepäck).
75	—	328	1	Bierfass	leer	23	75	München C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
76	—	385	1	„	leer	31	76	„	„	
77	—	853	1	„	leer	23	77	„	„	
78	—	2335	1	Stück	Façoneisen	32	78	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
79	—	2694	1	—	schwarze Theerdecke	55	79	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
80	—	4234	5	—	Rohre, 5—6 m lang	500	80	München C.-Bhf.	„	München bezettelt.
81	—	6503	1	Fass	unbekannt, vermuthlich Gurken	122	81	Rosenberg i. Oberschl.	K. E.-D. Breslau	
82	—	8880	1	Bierfass	leer	20	82	München C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
83	—	35700	1	Pack	Bretter	36	83	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
84	gelber Strich	—	12	Stück	Herddeckel	2	84	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
85	gelber Strich	—	1	Bund	Ofeneinsätze	—	85	Schwarzenbach a. S.	Bayerische Stsb.	
86	× weiss	—	1	Kollo	Knierohr	2	86	Northeim	K. E.-D. Hannover	
87	× weiss	—	7	—	Eisentheile	40,5	87	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
88	× weiss	—	1	Kollo	Ringe, für 7 eis. Oefen	21	88	Hoch-Stüblau	K. E.-D. Bromberg	
89	(Dreieck mit J)	686	1	Kiste	?	41	89	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
90	(Monogramm)	2708	1	„	leer	13	90	Nördlingen	Bayerische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
91	+ (roth)	—	1	—	Wagendecke —	28	91	Kolbermoor	Bayerische Stsb.	
92	θ	76803	1	Kiste	Umzugsgut —	35	92	Posen	K. E.-D. Breslau	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
93	—	—	1	Bund	Bandeisen —	24	93	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
94	—	—	1	—	Beil —	1	94	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
95	—	—	12	Bierfässer	leer —	200	95	München C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
96	—	—	1	—	rothe Bracke —	3	96	Metz	Elsass-Lothring.	
97	—	—	1	Blechbüchse	Bratheringe —	8	97	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	feinste Pommersche Bratheringe.
98	—	—	2	—	eicheneBretter, 6 m lang	—	98	Alt-Carbe	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gef.
			1	Fass	Brückennieten —					
			1	Kiste	— —					
99	—	—	1	—	Feldschmiede —	—	99	Georggrube	K. E.-D. Breslau	
			1	Anzahl	5 m lange Stützen —					
			4	—	Winkeleisen —					
100	—	—	1	—	eis. Drehling —	?	100	Rochlitz	Sächsische Stsb.	
101	—	—	1	Stück	Eisen —	4	101	Spandau	K. E.-D. Altona	
102	—	—	1	—	Eisenstange, 4 m lg.	8,5	102	Neuoffingen	Bayerische Stsb.	
103	—	—	1	—	Eisentheil (halbe Thür)	11	103	Magdeburg C.-Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	
104	—	—	1	Bund	Eisentheile —	5	104	Hamburg	K. E.-D. Altona	
105	—	—	1	Päckchen	kl. Eisentheile —	0,5	105	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	—	—	1	Stück	Flacheisen —	3,5	106	Stargard i. Pom.	K. E.-D. Bromberg	
107	—	—	1	Bund	Flacheisen —	42	107	Heinsberg	Linksrh. Köln	
108	—	—	1	Sack	Gerste —	—	108	München Südb.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
109	—	—	1	Bund	Hohlglas —	18	109	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
110	—	—	1	—	Holzschuh —	—	110	Flensburg	K. E.-D. Altona	
111	—	—	1	Kollo	Kammrad —	57	111	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
112	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	83	112	München C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
113	—	—	1	"	Kartoffeln —	76	113	Altona	K. E.-D. Altona	
114	—	—	1	"	Kartoffeln —	87	114	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
115	—	—	1	—	Kette, 7 m lang —	—	115	Schwandorf	Bayerische Stsb.	
116	—	—	2	Kisten	leer —	19	116	Bremen	K. E.-D. Hannover	
117	—	—	1	Pack	Körbe —	5	117	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	Pretzfeld bezettelt.
118	—	—	1	Bund	Körbe —	—	118	Forchheim	Bayerische Stsb.	
119	—	—	1	Koffer	gebrauchte Kleider u. Glaswaaren	11,5	119	Oderberg	K. E.-D. Breslau	
120	—	—	1	"	unbekannt, mit Vorlegeschloss	24	120	Kreuzburg O. S.	"	
121	—	—	2	Pack	6 Stück Kohlenkasten	—	121	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
122	—	—	1	Kollo	gusseis. Lager mit Messingeinlage	13	122	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
123	—	—	1	—	Leine, 29 m lang —	—	123	Leipzig Eilenb. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
124	—	—	75	Platten	Messingblech —	58	124	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
125	—	—	3	—	Mohairtücher —	—	125	Magdeburg C.-Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	
126	—	—	1	Stück	eis. Ofenknie —	2	126	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
127	—	—	1	"	eis. Pflugtheil —	7	127	Harburg U. E.	K. E.-D. Hannover	
128	—	—	1	—	gusseis. Platte —	3,5	128	Riesa	Sächsische Stsb.	
129	—	—	1	—	Rindshaut —	—	129	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gef.
130	—	—	1	—	gusseis. Rohr, Kniestück	15	130	Rostock, Hafen	Meckl. Friedr. Frzb.	
131	—	—	1	—	eis. Rohr —	8,5	131	Kraiburg	Bayerische Stsb.	
132	—	—	1	Bund	5 Stück eis. Rohre —	18	132	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
133	—	—	1	—	Rohrdeckel (Blech) —	0,5	133	Hebertsfelden	Bayerische Stsb.	
134	—	—	1	Bund	eis. Rohrdeckel —	0,5	134	Wrist	K. E.-D. Altona	
135	—	—	1	—	eis. Rolle —	3	135	Kempen	Bayerische Stsb.	
136	—	—	1	Sack	Seilenzeug —	7	136	Gnoien	Meckl. Friedr. Frzb.	
137	—	—	1	—	eis. Schiene —	20	137	Colditz	Sächsische Stsb.	
138	—	—	1	Pack	Schraubenschlüssel —	2	138	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
139	—	—	1	—	eis. Stange —	14	139	Berlin	K. E.-D. Altona	
140	—	—	1	Sack	Strohelevatortheile —	30	140	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
141	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	141	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
142	—	—	1	Fass	Töpferwaaren —	31	142	Ulm	Württemberg. Stsb.	
143	—	—	1	Pack	Vorschlageisen u. ein Spaten	35	143	Landshut	Bayerische Stsb.	
144	—	—	3	Stück	eis. Wandhaken —	5	144	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
145	—	—	5	"	Winkeleisen —	30	145	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	40161	1	Kistchen	Candis —	—	1	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
2	C	—	3	Fässchen	mar. Fische —	12	2	„	„	
3	H	—	1	Kiste	gefüllt —	122	3	Mannheim H.L.B.	„	Amalienhütte / Mainz.
4	J	—	2	Kolli	Guss —	7	4	Mainz	„	
5	J H	—	1	—	eis. Kessel —	34	5	Eberbach	„	
6	H	2000	1	Korb	Apothekerwaaren —	12	6	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	
7	J S	2353	1	Kiste	leer —	15	7	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	Mainz.
8	M H	III	1	Pack	Körbe —	14	8	Mainz	„	Niedersaulheim / Mainz.
9	P G	10566	1	Pack	Körbe —	19	9	„	„	Ingelheim / Mainz.
10	P H	194	1	Fass	leer —	25	10	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	alter Zettel Oppenheim-28/9. Frankfurt a/M.
11	S	—	2	—	Schwungräder —	50	11	Mannheim H.L.B.	„	
12	T G	2	1	Pack	Körbe —	16	12	Mainz	„	Erpolzheim.
13	V L	8363	1	Kiste	leer —	28	13	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	Mainz.
14	—	—	1	Bund	Gasröhren —	52	14	Mannheim H.L.B.	„	
15	—	—	1	—	Heerdplatte —	1,5	15	Darmstadt	„	
16	—	—	1	—	Roststab —	—	16	Frankfurt a/M.	„	
17	—	—	1	Pack	Säcke —	7	17	Mainz	„	

Amtliche Bekanntmachungen.

2. Verdingungen.

Werra-Eisenbahn. Behufs Verdingung der Lieferung von

535 t Stahlschienen (Normalprofil der Preussischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1885),
50 „ Laschen,
40 „ Unterlagsplatten,
20 „ Hakennägel und
5 „ Laschenschrauben mit Muttern dazu

ist Termin auf Sonnabend, den 24. November 1894 anberaumt und sind Angebote darauf nach Maassgabe der allgemeinen Bedingungen bis dahin an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Die Bedingungen und die Zeichnungen können in unserem Sekretariate eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden. Bei der Anforderung ist bestimmt anzugeben, für welche Stücke die Bedingungen und Zeichnungen gewünscht werden.

Meiningen, den 25. Oktober 1894. (2722)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 89. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. November 1894.

Inhalt:

Die Schreibmaschine im Dienste der Behörden.
Bahnpolizeiliche Vorschriften der Englischen Eisenbahnen.
Die Sächsischen Eisenbahnen im Jahre 1893.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus dem Deutschen Reich:
Verspätungen im Septbr. d. J.
Europäischer Fahrplankongress.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Vorarbeiten.
Strausberger Eisenbahn.
Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.
Bezirks-Eisenbahnrath Altona.
Berliner elektrische Hochbahn von Siemens & Halske.
Lohausen's Berlin-Charlottenburger elektr. Strassenbahn.
Gesellsch. f. Untergrundbahnen.
Kohlen- und Koksverkehr.
Strassenbahnen.
Postbuch für das Publikum in Berlin und Umgegend.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Strecken.
3. Aenderung von Stationsnamen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Schreibmaschine im Dienste der Behörden.

Von Geheime Regierungsrath **Hansmann**, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin.

Die Erfinder der Schreibmaschine, welche in den 70er Jahren die erste brauchbare Form in der Remington erhielt, hatten in der richtigen Erkenntniss des hohen Werthes einer deutlichen Schrift die Hoffnung, dass das Maschinenschreiben, welches die undeutliche Handschrift durch eine druckschriftähnliche Schrift ersetzt, zugleich die Schrift auf einen kleinen Raum zusammendrängt, und dadurch einerseits die Uebersicht erleichtert, andererseits eine Ersparniss von Papier herbeiführt, bald in alle Volksschichten eindringen werde. Nach ihren Ankündigungen sollte die Leistungsfähigkeit des Maschinenschreibers eine weit grössere sein, als die eines geübten Handschreibers, und durch Einschaltung von Durchschreibpapier, durch Uebertragen auf Hektographenmasse, Stein oder Zinkplatte zugleich ein Ersatz des bisherigen Umdruckverfahrens gewährt, auch der Schreibkrampf ganz ausgeschlossen werden.

Aber diese Hoffnungen erfüllten sich anfänglich ebensowenig, wie seiner Zeit die Hoffnung der Erfinder der Stahlfeder, welche eine baldige Verdrängung der Gänsefeder erwartet hatten.

Die ersten Versuche mit der Schreibmaschine entsprachen nicht den Erwartungen. Der Schreiber, welcher bei den damaligen Einrichtungen die Maschine nur mit dem Zeigefinger bediente, schrieb nur langsam und ermüdete bald, die Ueberanstrengung des einen Fingers griff die Fingernerven an. Die Vervielfältigung mittelst Umdrucks machte Schwierigkeiten; mit der Urschrift musste sehr sorgfältig umgegangen werden, wenn sie vor der Uebertragung nicht verwischt werden sollte. Ein guter Umdruck erforderte zur deutlichen Uebertragung auf die üblichen Steinplatten deren vorherige Erwärmung. Die Vervielfältigung, welche ähnlich dem Durchpausverfahren mittelst eingeschaltetem Indigo- oder sonstigem farbigen Papier und Durchschlag zulässig sein sollte, erwies sich schwer ausführbar, weil die Gummiwalze der Maschine eine zu weiche Unterlage für das Durchpausen bildete.

In der Neuzeit ist es der Technik gelungen, durch mannigfache Verbesserungen die Mängel zu beseitigen, welche sich anfänglich fühlbar machten. Insbesondere ist durch die Gewährung der Möglichkeit, abwechselnd mehrere Finger beider Hände zum Niederdrücken der Tasten in ähnlicher Weise wie beim Klavierspiel zu gebrauchen, die Aufgabe, zugleich schnell und deutlich zu schreiben, gelöst. Der Anschlag ist so leicht geworden, dass bei der stattfindenden Abwechselung der Finger das Schnellschreiben weder ermüdet, noch nervös macht. Die Maschine ist nunmehr in weiten Kreisen verbreitet.

Die grössere Leistungsfähigkeit, Deutlichkeit, Uebersichtlichkeit, welche sich bei den späteren Versuchen zeigte, bürgerte ihre Schnellschrift nicht nur in Amerika, ihrem

Vaterlande, allgemein ein, wo sie jetzt sogar in grösseren Gasthöfen den Reisenden zur Verfügung gestellt wird, sondern verdrängte auch in Europa allmählich, besonders in grösseren kaufmännischen Geschäften, mehr und mehr die Handschrift.

Auch bei uns hat die Verbreitung in den letzten Jahren zugenommen. Aber verhältnissmässig ist hier ihre Verwendung bei den Behörden noch gering. Bei ihnen wird die bei weitem grösste Zahl der Schriftstücke immer noch handschriftlich hergestellt.

Die Gründe der geringeren Verwendung bei den Behörden liegen weniger in der Abneigung gegen die Neuerung infolge der früheren ungünstigen Versuche, als hauptsächlich daran, dass es bei ihnen an gewandten Maschinenschreibern mangelt. Wesentlich aus diesem Grunde sind die Vortheile, welche die Maschine bei gehöriger Ausbildung des Schreibers bietet, bei den Behördern nur in geringem Maasse erreicht.

Die Maschinen sind hier meistens in den Händen von Kanzlisten, welche nach kurzer Anleitung durch einen Vertreter einer Maschinenniederlage, ohne eingehende Kenntniss der Konstruktion, der verschiedenen Zwecke und des ordnungsmässigen Verfahrens, also als Autodidakten mit dem Maschinenschreiben Versuche machen. Die Nachtheile dieser mangelhaften Ausbildung sind folgende:

Während ein geübter Maschinenschreiber mindestens doppelt soviel als ein Handschreiber leisten kann, indem er mehrere Finger beider Hände abwechselnd zum Anschlagen verwendet, benutzen die Autodidakten meist noch ausschliesslich nur den Zeigefinger der rechten Hand, schreiben deshalb nur langsam und haben eine Abneigung gegen die ermüdende und die Nerven durch den fortdauernden Anschlag mit derselben Fingerspitze auf die Tasten angreifenden Maschinenschreiberei.

Der Umdruck macht dem Drucker Schwierigkeiten, wenn er nicht angewiesen wird, dazu Zinkplatten, welche ohne weiteres sich zur Uebertragung der Maschinenschrift vorzüglich eignen, statt der die Deutlichkeit des Drucks von dem Grade der Erwärmung abhängig machenden Steine zu verwenden.

Aus obigem Grunde wird auch die Schreibmaschine zur Herstellung tabellarischer Uebersichten und Ausfüllung gedruckter Formulare nicht verwendet, obgleich dieselbe auch hierzu brauchbar ist, wenn sie, wie z. B. die Bar-Lock-Maschine, derartig eingerichtet ist, dass der Schreiber den Vorgang des Schreibens, ohne einen Maschinentheil zurückklappen zu müssen, unmittelbar beobachten und deshalb die Typen genau an diejenige Stelle niederschlagen kann, an welcher nach Einrichtung des gedruckten Musters der Buchstabe stehen muss.

Endlich ist es in den Kanzleien nicht genügend bekannt, dass bei Anwendung der neuerlich hergestellten Hartgummiwalzen im Pauseverfahren mittelst Durchschlags je nach der Stärke des verwendeten Papiers Nebenexemplare hergestellt werden, ohne dass es dazu eines Umdrucks oder sonstiger Weitläufigkeiten bedarf.

Auf diese letzteren Vorzüge der Schreibmaschine, welche noch zu wenig ausgenutzt sind, möchten wir hier besonders hinweisen, weil sie in Verbindung mit den bekannten Leistungen derselben geeignet sind, den Geschäftsgang gerade bei den Behörden zu vereinfachen und zu beschleunigen und namhafte Ersparnisse zu machen. Um von diesen Vorzügen mehr Nutzen als bisher zu ziehen, empfiehlt es sich, für eine Ausbildung der Beamten im Maschinenschreiben Sorge zu tragen. Die Eisenbahnverwaltungen könnten hierfür bei den Centralstellen Unterrichtsanstalten errichten. Zur Aufsichtsbehörde hierüber würden sich die Telegrapheninspektoren eignen, welche auch bei der Einführung der Telegraphie die Ausbildung der Beamten hierin geleitet haben.

Um einen Stamm von Maschinenschreibern zu erhalten, müsste von den Beamten des Büreau- und des Abfertigungsdienstes bei ihrem Eintritt in den Eisenbahndienst die Ausbildung im Maschinenschreiben gefordert werden. Zur Ertheilung des Unterrichts wären anfänglich mit der Technik der Maschine völlig vertraute Maschinenschreiber, wie sie in den grösseren Niederlagen der Schreibmaschinen vorhanden sind, heranzuziehen.

Die Forderung der Ausbildung auf der Schreibmaschine beim Eintritt in den Dienst an die mittleren Beamten erscheint um so weniger bedenklich, als zur Erlernung des Maschinenschreibens nur eine 14 tägige Uebung erforderlich ist, während die mit Erfolg überall geforderte Erlernung des Gebrauchs des Morseapparats mindestens die doppelte Zeit in Anspruch nimmt.

In der Unterrichtsanstalt würde dem Bewerber die gehörige Ausbildung zu bescheinigen sein.

Bei einer derartigen Einrichtung gelangte man allmählich dahin, nicht nur über eine ausreichende Zahl von Abschreibern zu verfügen, welche die Reinschriften schneller und besser als bisher anfertigen, sondern es würde auch eine Verminderung der Kanzleiarbeit dadurch erreicht werden können, dass die expedirenden Beamten, soweit dies angängig ist, zur Vereinfachung des Geschäftsgangs die Entwürfe einfacher Verfügungen, welche nur eine Reinschrift in wenigen Exemplaren erfordern, alsbald mit der Schreibmaschine niederschreiben. Diese Möglichkeit gewährt das erwähnte Durchschlagsverfahren, welches, wie neuerdings angestellte Versuche dargethan haben, mittelst der Hartgummiwalze der Schreibmaschine auf genügend starkem Papier die gleichzeitige Herstellung 6 deutlicher Ausfertigungen zulässt, ohne dass es eines Umdruckverfahrens oder sonstiger Umständlichkeiten bedarf. Die Anwendung dieser Einrichtung, welche selbstverständlich auch bei der Abschrift zunächst im Konzept handschriftlich verfasster, nur in geringer Zahl auszufertigender Verfügungen anwendbar ist, beschränkt das weitläufige und kostspielige Umdruckverfahren auf eine geringere Anzahl von Fällen. Zugleich ist bei diesem Verfahren überall eine auf der Schreibmaschine hergestellte deutliche Abschrift oder Urschrift der Verfügung zu den Akten zu nehmen. Hierdurch wird das Aktenlesen erleichtert und die Akten sind immer vollständig. Die Fortgabe von Verfügungen in Urschrift u. B. d. R. zur Ersparung von Schreibarbeit unterbleibt, und man hat nicht auf deren Rückkunft zu warten, um feststellen zu können, in welcher Lage sich die Sache befindet.

Wenn der Schreiber den Vorgang des Schreibens beobachten kann, ist, wie schon erwähnt, die Ausfüllung aller Arten von Formularen und die Herstellung von rechnerischen Nachweisen auf diesem Wege angängig. Bei Gebrauch dünnen Papiers können mittelst Durchschlags sogar 10 Exemplare zugleich deutlich angefertigt werden.*)

Das Durchschlagverfahren lässt nach neuerlichen Versuchen das Beschreiben von 4 Quartseiten nacheinander zu, nachdem neuerdings die Walze der Maschine auf 39,5 cm verlängert ist.

*) So könnte beispielsweise auch die Herstellung von Frachtbriefen in doppelter Ausfertigung erleichtert werden, wenn man beide Muster derartig aneinander hängt, dass ihre Druckschrift sich deckt. Es geschieht dann nach Einlegen eines Blaubogens die gleichzeitige Ausfüllung beider Muster im Pauseverfahren mittelst Durchschlags durch eine Niederschrift auf der Maschine.

Würde daher für die internationalen Frachtbriefe eine derartige Anordnung des Drucks zugelassen, so dass die beiden Ausfertigungen statt nebeneinander, wie dies bei dem jetzigen Muster der Fall ist, hintereinander ständen, so würde die zweite Ausfertigung, deren Herstellung vielfach Anlass zu Beschwerden gegeben hat, entfallen; in gleicher Weise könnten die Muster für Frachtbriefduplikate ausgefüllt werden.

Bei dieser Einrichtung hätten die Ausfertigungsbeamten nicht nöthig, die beiden Exemplare mit einander zu vergleichen, die Uebereinstimmung der Ausfertigung wäre vielmehr durch die Herstellung im Durchschlagverfahren gesichert.

Diese Länge entspricht annähernd der doppelten Breite des im allgemeinen Geschäftsverkehre Verwendung findenden Quartformats. Sie gewährt den Vortheil, dass nebeneinander der Durchschlag von 2 Seiten eines Briefbogens geschehen kann, ohne dass es nöthig ist, ihn vor dem Durchschieben auf die Walze zu kniffen, was früher wegen der zu geringen Breite der Oeffnung an der Walze geschehen musste und ein Zerknittern des zu starken Randes am Kniffe sowie eine Verschiebung des Papiers bei dessen Fortführung herbeiführte. Mit dem Wegfall des Kniffs wird auch diese Verschiebung der Schrift auf der rechten Seite nach unten vermieden, welche bisher Abweichungen derselben von der horizontalen Linie bei Eintragungen in gedruckte Formulare mittelst Durchschlags zur Folge hatte.

Selbst der letzte Abdruck wird noch so deutlich, dass er im geschäftlichen Verkehr überall Verwendung finden kann. Eine Abschrift, zu deren handschriftlicher Herstellung in einem Exemplar ein Kanzlist zwei Tage gebraucht haben würde, wird an einem Tage in 6 Exemplaren mühelos auf der Maschine hergestellt.

Das Durchschlagverfahren bewährt sich auch ganz besonders bei solchen Schriftstücken, welche schnell mehreren Personen zugleich zugestellt werden sollen. Die Prüfung von Entwürfen durch mehrere Personen wird hierdurch beschleunigt; jeder kann seine Abänderungsvorschläge in einen Abdruck eintragen; Abrechnungen können seitens mehrerer Beamten zugleich geprüft werden.

Auch die Verwendung der Niederschrift zum Umdruck hat neuerlich keine Schwierigkeiten mehr verursacht, seitdem das für den Maschinenumdruck erforderliche Papier beschafft und der Drucker auf die richtige Behandlung hingewiesen war.

Erwägt man, eine wie grosse Zahl derjenigen Schriftstücke, welche jetzt selbst in einfachen, gleichartig wiederkehrenden Sachen täglich bei den Eisenbahnbehörden und deren Dienststellen zunächst handschriftlich im Konzept verfasst und dann mindestens einmal, häufig aber auch mehrmals handschriftlich vervielfältigt werden, obgleich sie bei Anwendung des Durchschlagverfahrens mittelst einer Niederschrift hergestellt werden könnten, und berücksichtigt man, dass ausserdem der Umfang aller Niederschriften in Maschinenschrift sich auf einen weit kleineren Raum zusammendrängen lässt, als dies bei der Handschrift angängig ist, ohne die Deutlichkeit zu beeinträchtigen, die Anwendung der Maschine also auch die Druckkosten herabsetzt, so erhält man eine Vorstellung von der Ersparniss an Aufwand für Personal, Papier und Druckkosten, welche sich erreichen lässt, wenn man dazu überginge, die Büreau- und Abfertigungsbeamten auf der Schreibmaschine ausbilden zu lassen und die deutliche Maschinenschrift an Stelle der Handschrift allgemein einzuführen.

Die bahnpolizeilichen Vorschriften der Englischen Eisenbahnen.

Von Regierungs-Baumeister **Samwer.**

Die Eisenbahnen von Grossbritannien und Irland haben bekanntlich keine einheitliche Betriebs- und Signalordnung wie die Deutschen Bahnen. Es ist dies darin begründet, dass bis vor wenig Jahren in keinem der zahlreichen Eisenbahngesetze — von geringfügigen Ausnahmen abgesehen — eigentliche bahnpolizeiliche Bestimmungen getroffen waren oder auch nur dem Handelsamte in seiner Eigenschaft als Aufsichtsbehörde der Eisenbahnen das Erlassen solcher Bestimmungen im Verordnungswege übertragen war. Die Einwirkung des Handelsamtes auf Bau und Betrieb war vielmehr lange darauf beschränkt, dass es nach verschiedenen Gesetzen Anordnungen betreffs der Anlage von Niveauübergängen treffen konnte, dass ihm nach dem Gesetze vom 10. August 1840 alle das Publikum betreffenden bahnpolizeilichen Bestimmungen der Eisenbahnen (byclaws), soweit sie Strafandrohungen enthielten, zur Genehmigung vorgelegt werden mussten und dass es nach dem Gesetze vom 30. Juli 1842 die Eröffnung einer Bahn, die es nicht für betriebssicher hielt, verbieten konnte.

Das zuletzt angeführte Recht wäre, wenn das Handelsamt von Anfang an in der Lage gewesen wäre, genaue Vorschriften darüber zu erlassen, was es betreffs des betriebssicheren Zustandes der Bahn und der Betriebsmittel verlangte, allerdings geeignet gewesen, zu positiven und gleichmässigen Bestimmungen zu führen. Bei den stetig sich ändernden Anschauungen über die Betriebssicherheit war dies jedoch ausgeschlossen. Das Handelsamt begnügte sich bei dem Mangel an Erfahrungen vielmehr zuerst damit, in jedem einzelnen Falle anscheinend betriebsgefährliche Einrichtungen zu verhindern und kam erst im Laufe der Jahre (oft noch dazu durch den Einfluss der Eisenbahnen im Parlament in seinen Bestrebungen zurückgehalten), dahin einige bahnpolizeiliche Vorschriften für neuanzulegende Bahnen zu erlassen. Auf die bestehenden Bahnen mit Erfolg einzuwirken war dem Handelsamte leider keine gesetzliche Handhabe gegeben. Da bei den vielen Mitbetriebsrechten durch die Verschiedenheit der Betriebseinrichtungen und Betriebsarten eine nicht unbedeutende Gefahr entstand, so vereinigten sich — wie einst in Deutschland die Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen — die dem Clearinghouse-System angehörigen Gesellschaften, um diese fühlbare Lücke im Eisenbahnwesen auszufüllen, sie vereinbarten unter Mitwirkung des Handelsamtes verschiedene Grundsätze über den Betrieb und die Signaleinrichtungen und nahmen dieselben mit den persönlichen Dienstanweisungen der Betriebsbeamten in die gemeinsamen rules and regulations, das sogen. rulebook, das in der Hand jedes Betriebsbeamten ist, auf.

Die Einführung dieser Grundsätze war jedoch nicht obligatorisch und so haben viele Gesellschaften gerade wichtige Bestimmungen nicht angenommen. Infolge dessen ist z. B. noch heute die Bedeutung der Signallichter auf den Englischen Bahnen nicht die gleiche.

Als durch das Gesetz vom 30. August 1889 endlich dem Handelsamte die Befugniss gewährt wurde, bei allen Eisenbahnen, welche Personen beförderten, nach Maassgabe der Verkehrsverhältnisse die Einführung der Blocktelegraphen, der Verriegelung von Signalen und Weichen und der kontinuirlichen Bremsen anzuordnen, änderten die Eisenbahnen im Einverständnisse mit dem Handelsamte die betreffenden Bestimmungen ihres rulebooks ab und kurz darauf, im August 1892, erliess das Handelsamt neue bahnpolizeiliche Vorschriften für die neu anzulegenden Bahnen.*) Dieselben stehen mit allen Bestimmungen des rulebooks, soweit sie den Betrieb betreffen, in vollkommenem Einklange und im Interesse der Betriebssicherheit ist zu hoffen, dass über kurz oder lang sie auch bei den jetzt noch Abweichungen zeigenden Eisenbahnen freiwillig oder zwangsweise eingeführt werden. Diese in mancher Hinsicht bemerkenswerthen Vorschriften sollen, da sie die jetzigen Englischen Anschauungen über die Betriebssicherheit einer Bahn erkennen lassen, im folgenden in ihren wesentlichsten Theilen wiedergegeben werden.

Nachdem im ersten Abschnitte die Pläne, Zeichnungen, Berechnungen und Beschreibungen, welche vor der Betriebseröffnung dem Handelsamte einzureichen sind, ausführlich angegeben worden, folgen im zweiten Abschnitte die eigentlichen Vorschriften für Bau und Betrieb.

Blocktelegraph. Gefordert wird ein Apparat, mittelst dessen ein angemessenes Raumintervall zwischen zwei auf einander folgenden oder bei Anschlüssen zwei zusammenlaufenden oder sich kreuzenden Zügen gesichert wird. Blos in dem Falle, dass eine eingeleisige Bahn nur mit einer ständig den Zugstab führenden Maschine betrieben wird, ist ein Blocktelegraph nicht erforderlich.

Signale und Weichen. Es sind bei Bahnhöfen und Bahnanschlüssen für jede Richtung Einfahrts- und Vorsignale mit besonderen Signalen für alle zur Einfahrt oder Ausfahrt dienenden Nebengeleise und ferner bei Personenbahnhöfen, welche gleichzeitig Blockstationen sind, Ausfahrtssignale für jede Richtung aufzustellen. Bei Personengeleisen sollen alle Verbindungsgeleise zwischen diesen und die Anschlüsse von Güter-, Mineralien- und anderen Nebengeleisen an dieselben durch Einfahrts- und Vorsignale geschützt und zwar soll in der Regel bei allen wichtigeren Anschlussstellen auf freier Strecke ein besonderes Vorsignal in Verbindung mit jedem Einfahrtssignale aufgestellt werden. Auf eingeleisigen Bahnen

*) Requirements of the board of trade in regard to the opening of railways and recommendations in reference to their working.

kann unter folgenden Bedingungen von Signalen abgesehen werden: a) bei allen Bahnhöfen und Geleisanschlüssen, wenn die Bahn nur mit einer ständig den Zugstab führenden Maschine betrieben wird und wenn alle Weichen durch diesen Zugstab verschlossen werden; b) bei allen Geleisanschlüssen, wenn die Bahn nach dem Zugstab- und Fahrscheinsystem oder nach dem elektrischen Zugstab- oder Zugtafelsystem betrieben wird und wenn die Weichen des Anschlusses durch den Zugstab oder die Zugtafel verschlossen werden; c) bei Zwischenstationen, welche nicht Zugstab- oder Zugtafelstationen sind, wenn die Bahn nach dem elektrischen Zugstab- oder Zugtafelsystem betrieben wird und die Verbindungen mit den Nebengeleisen durch den Zugstab oder die Tafel verschlossen werden.

Die Signalarme von Bahnanschlüssen müssen an besonderen Pfosten oder an Trägern befestigt sein. Die Bedeutung der Signale ist, falls ein Pfosten mehrere Arme trägt, dass der oberste Arm für das am weitesten links liegende Geleis, der zweite Arm für das nächste Geleis links gilt usw. In Fällen aber, wenn das Hauptgeleis oder das wichtigste Geleis nicht am weitesten links liegt, müssen besondere Pfosten aufgestellt oder die Arme an Trägern befestigt werden. Vorsignale sind durch einen spitzen Ausschnitt am Ende der Arme von den anderen Signalen zu unterscheiden, sie müssen, wenn sie an denselben Pfosten wie ein Einfahrts- oder Ausfahrtssignal für dieselbe Richtung angebracht sind, sich stets unter jenen und in Abhängigkeit von ihnen befinden. Bei Nebengeleisen können niedrige und kurze Signalarme und kleine Signallichter, die von den Signalen der Hauptgeleise zu unterscheiden sind, verwendet werden, doch sind in solchen Fällen Scheibensignale vorzuziehen. Jedes Signal muss, wenn die Verbindung zwischen Hebel und Signal unterbrochen wird, von selbst in die Gefahrstellung einschlagen und in derselben verharren. Auf neuen Bahnen, die unabhängig betrieben werden, sollen die Signallaternen für „Fahrt frei“ nach vorn grünes und nach rückwärts kein Licht und für „Gefahr“ nach vorn rothes und nach rückwärts weisses Licht zeigen. Diese Vorschrift ist nicht verbindlich, wenn die neue Bahn durch Züge anderer Bahnen befahren wird, die ein abweichendes Signalsystem anwenden.

Spitzenweichen sind so viel als möglich zu vermeiden. Die äusserste Entfernung der Weichen von den Hebeln, durch die sie gestellt oder verriegelt werden, ist für Spitzenweichen 180 Yards und für von der Spitze befahrene Weichen und Schutzweichen der Nebengeleise 300 Yards. Um sicherzustellen, dass die Weichenzungen richtig liegen, ehe die Signale „Fahrt frei“ zeigen und um den Wärter an ihrer Umstellung zu verhindern, während ein Zug über sie hinwegfährt, müssen alle Spitzenweichen mit Riegeln, Druckschienen und mit Vorrichtungen versehen sein, die jeden Versager bei der Umstellung der Weichen anzeigen. Die Druckschiene, welche die Zunge an die Backenschiene anpresst und, so lange der Zug über dieselbe fährt, die Umstellung der Weiche verhindert, muss länger sein als der grösste Achsenabstand der die Bahn befahrenden Wagen. Die Spurweite ist durch eiserne oder stählerne Verbindungsstücke zwischen den Backenschienen zu sichern. Alle Weichenzungen müssen mit doppelten Verbindungsstangen versehen sein und müssen durch Stangen, nicht durch Drahtzüge gestellt oder verriegelt werden. Die Weichen- und Signalhebel sind in einer Bude oder auf einer Plattform, welche freie Aussicht auf die Bahn gewährt, unterzubringen, woselbst sich auch eine Uhr und ein Blockapparat für Züge nach jeder Richtung befinden muss. Die Bude muss so liegen, dass der Wärter die Arme und Lichter der Signale und die Bewegung der Weichen sehen kann. Wenn die Signale nicht gesehen werden können, sind sie in der Regel in der Bude nachzuahmen. Die Lichter der Signallaternen nach rückwärts sollen so klein gemacht werden, als ihre Sichtbarkeit es zulässt. Wenn der Wärter in seiner Bude die Signallichter von vorn sieht, dürfen nach rückwärts auch in Gefahrstellung keine Lichter sichtbar sein. Die Lampen in den Buden sind so abzublenden, dass sie nicht irrthümlich von den fahrenden Zügen für Signale gehalten werden können. Die Verriegelung muss so beschaffen sein, dass der Wärter nicht imstande ist, einem nahenden Zuge „Fahrt frei“ zu geben, ehe er die Weichen in die richtige Stellung für die Durchfahrt des Zuges gebracht hat, ferner dass er nicht gleichzeitig zwei Signale, welche einen Zusammenstoss veranlassen können, zu geben vermag und dass er, nachdem er das Signal auf „Fahrt frei“ gestellt hat, um einen Zug passiren zu lassen, nicht imstande ist, irgend eine Weiche, die in dem betreffenden Geleise liegt oder zu ihm führt, umzustellen. Auch sollen womöglich die Weichen sich gegenseitig so verriegeln, dass schon hierdurch die Gefahr eines Zusammenstosses vermieden wird. Signale, welche zunächst hinter Vereinigungsweichen liegen, die von der Spitze aus befahren werden, müssen bei „Fahrt frei“, wenn irgend angängig, die vorliegenden Weichen in beiden Stellungen verriegeln. Ein Vorsignal soll nicht auf „Fahrt frei“ gestellt werden können, ehe nicht sein hinterliegendes Ein- oder Ausfahrtssignal dieselbe Stellung hat.

Bahnhöfe. Die Nebengeleise müssen so angelegt werden, dass Verschubbewegungen auf ihnen eine möglichst geringe Störung für die Hauptgeleise herbeiführen. In den Güter- und Nebengeleisen müssen bei ihrer Vereinigung mit den Personengeleisen Schutzweichen angelegt werden, welche von den Signalen in abweisender Stellung gegen die Personengeleise verriegelt werden. Wenn in der Nähe einer Personenstation eine Bahn in eine andere eingeführt wird, so müssen die Bahnsteige der Station so angelegt werden, dass womöglich niemals ein Zug in der Anschlussweiche zum Halten gebracht wird. Die Einführung einer eingeleisigen Bahn in eine andere Bahn soll in der Regel zweigeleisig erfolgen. Die Geleise, welche zu den Personenbahnsteigen führen, sollen so angelegt werden, dass die Maschine stets vor den ankommenden und abfahrenden Zügen steht und dass bei zweigeleisigen Bahnen oder bei Kreuzungsstationen eingeleisiger Bahnen jedes Hauptgeleis einen besonderen Bahnsteig erhält.

Die Bahnsteige dürfen keine Unterbrechung haben und müssen bei Stationen von geringem Verkehr mindestens 6 Fuss, bei wichtigeren Stationen mindestens 12 Fuss breit sein. Die Verbindung des Bahnkörpers mit den Enden der Bahnsteige ist durch Rampen und nicht durch Treppen herzustellen. Alle feststehenden Gegenstände müssen mindestens 6 Fuss von der Kante des Bahnsteiges entfernt sein. Die Bahnsteige sollen womöglich 3 Fuss, mindestens aber 2 Fuss 6 Zoll über Schienenoberkante liegen und 12 Zoll mindestens über die vordere Tragwand hervorragen. Der Zwischenraum zwischen den Bahnsteigen und den Trittbrettern der Wagen soll möglichst gering sein. Auf jedem Bahnsteige ist für Schutz gegen das Wetter und eventuell für Abtritte Sorge zu tragen. Die Stationsnamen sind auf Tafeln und den Bahnsteiglampen sichtbar zu machen.

Wenn Stationen auf oder nahe einer Brücke oder einem Viadukte angelegt sind, ist eine Schutzmauer oder ein Zaun von genügender Höhe auf beiden Seiten anzubringen, so dass Passagiere, die irrthümlich ihren Wagen zu früh verlassen, nicht von der Brücke oder dem Viadukt herabfallen können. Auf allen Uebergangs- oder anderen wichtigeren Stationen müssen Fussgängerbrücken oder Tunnel für die Passagiere hergestellt werden, um die Geleise zu überschreiten. Treppen oder Rampen, die von oder zu den Bahnsteigen führen, dürfen an keiner Stelle unten enger als oben sein. Ihre nutzbare Breite darf in keinem Falle in der Mitte oder unten durch ein festes Hinderniss eingeengt werden. Auf allen Bahnhöfen, auf denen Gedränge zu erwarten ist, müssen die Treppen und Rampen genügend breit sein und müssen oben an ihnen Schranken angebracht werden, um den Eintritt der Menschenmenge zu regeln. Wenn in solchen Fällen die Thüren sich unten befinden, muss ein Sprachrohr oder ein anderes Verständigungsmittel zwischen oben und unten vorhanden sein, auch müssen stets etwa unten befindliche Thüren sich nach aussen öffnen. Für den Verschluss der Oeffnungen oben werden Rollschranken oder Rollthore empfohlen. Die Treppenstufen müssen mindestens 11 Zoll Auftritt und dürfen höchstens 7 Zoll Steigung haben, auch müssen, wenn die Treppe höher als 10 Fuss ist. in der Mitte Podeste vorhanden sein. Die Neigung von Rampen in Tunnels darf nicht steiler als 1 : 8 sein. Geeignete Geländer sind sowohl an Treppen, als an Rampen anzubringen. Auf jeder Station muss an einem auffälligen Orte eine vom Bahnsteige aus sichtbare Uhr vorhanden sein.

Kein Bahnhof und kein Anschluss an ein Personengeleis darf, ausser wo dies unvermeidlich ist, in einer grösseren Steigung als 1 : 260 angelegt werden. Wenn bei einer doppelgeleisigen Bahn ein Bahnhof oder ein Geleisanschluss sich nur in einer grösseren Steigung als 1 : 260 herstellen lässt und daher die Gefahr vorhanden ist, dass Wagen weglaufen, so muss, um die weglaufenden Wagen aufzufangen, ein Rettungsgeleis mit Weichen, die in normaler Stellung nach diesem Geleise geöffnet sind, oder eine Entgleisungsweiche vorgesehen werden und zwar in einer Entfernung ausserhalb des Einfahrtssignales für das ansteigende Geleis, die grösser ist, als der längste auf der Bahn verkehrende Zug. Unter ähnlichen Verhältnissen sind bei einer eingeleisigen Bahn gegen die Gefahr weglaufender Wagen folgende Vorkehrungen zu treffen: 1. bei einem Bahnhofe: entweder ist ein zweites Geleis zu verlegen, ein zweiter Bahnsteig herzustellen und für das ansteigende Geleis ein Rettungsgeleis oder eine Entgleisungsweiche innerhalb der Theilungsweichen vorzusehen, oder es ist ein Geleis mit zwei Theilungsweichen an einer tiefer als der Bahnsteig gelegenen Stelle mit ähnlich angeordnetem Rettungsgeleis oder einer Entgleisungsweiche zu verlegen; 2. bei einem Geleisanschluss: wo es möglich ist, die Bahn stets mit der Maschine am tieferen Ende der Güter- und Erzzüge zu befahren, hat die Eisenbahngesellschaft eine Erklärung, dass sie sich hierzu verpflichtet, auszustellen, oder

es ist ähnlich wie bei Bahnhöfen ein zweites Geleis mit Theilungsweichen usw. zu verlegen, oder es sind endlich Vorkehrungen zu treffen, dass der ganze Zug auf Nebengeleise frei vom Hauptgeleise gebracht wird, ehe mit irgend welchen Verschubbewegungen begonnen wird.

Lokomotivdrehscheiben mit genügendem Durchmesser, um die längsten Maschinen mit Tendern, die auf der Bahn laufen, zu wenden, ohne sie auseinanderkuppeln zu müssen, sind auf den Endstationen, den Anschlussstationen und Lokomotivwechselstationen herzustellen, ausser auf kurzen, nicht über 15 Meilen langen Linien, wenn die Stationen keine grössere Entfernung als 3 Meilen von einander haben und die Eisenbahngesellschaft sich verpflichtet, alle Züge auf allen Stationen halten zu lassen. Die Drehscheiben müssen in genügender Entfernung von den Nachbargeleisen liegen, um auf ihnen den Verkehr nicht zu gefährden.

Brücken. Gusseisen darf bei Eisenbahnunterführungen nicht verwendet werden ausser in der Form von bogenförmigen Trägern, in denen das Material nur auf Druck beansprucht wird. Bei einer gusseisernen Bogenbrücke oder in den gusseisernen Trägern einer Eisenbahnunterführung soll das Gewicht, bei welchem die Träger brechen, nicht weniger als die dreifache ruhende Last plus dem sechsfachen Gewicht der grössten beweglichen Last, welche auf die Brücke gebracht werden kann, betragen. Bei einer schmiedeeisernen oder stählernen Brücke soll die grösste Last, welche auf die Brücke gebracht werden kann, plus dem Gewicht der Brücke keine grössere Spannung an irgend einer Stelle des Materiales auf den Quadratzoll hervorbringen, als 5 t bei Schmiedeeisen und 6,5 t bei Stahl.

Der Ingenieur, welcher für eine Stahlkonstruktion verantwortlich ist, hat dem Handelsamte eine Bescheinigung vorzulegen darüber, dass der verwendete Stahl entweder Gussstahl ist oder durch einen Flussprozess gewonnen und hierauf gewalzt oder gehämmert ist, sowie eine beträchtliche Zähigkeit und Dehnbarkeit besitzt. Der Bescheinigung ist eine Aufstellung aller Proben, denen der Stahl unterworfen wurde, beizufügen. Wo es nicht angängig ist, Viadukte aus Stein oder Ziegeln zu erbauen, wird empfohlen, die Bahn zwischen die Hauptträger zu legen. In allen Fällen müssen die Träger, wenn sie selber nicht hoch genug sind, derart aufgehöht werden, dass sie eine feste Brustwehr von mindestens 4 Fuss 6 Zoll Höhe über Schienenoberkante darstellen. Auf wichtigen Viadukten, wo der Ueberbau aus Eisen, Stahl oder Holz besteht, müssen starke äussere Radauffänger angebracht werden, und zwar höher als die Schienen und so nahe als möglich an ihren äusseren Seiten. Sie dürfen jedoch nicht durch irgend einen Theil der Maschine oder der Wagen während der Fahrt berührt werden können. Bei dem Bau von Widerlagern oder Pfeilern, auf welchen die Träger von hohen Brücken oder Viadukten ruhen, dürfen gusseiserne Säulen geringer Stärke nicht verwendet werden. Bei allen grösseren Bauten ist ein Winddruck von 56 Pfund auf den Quadratfuss für die Berechnung anzunehmen. Die oberen Flächen der hölzernen Fahrbahnen von Brücken und Viadukten sind gegen Feuer zu schützen. Alle Gussstücke, welche bei Eisenbahnbauten Verwendung finden sollen, sind, wenn angängig, in derselben Stellung zu giessen, welche sie bei ihrer Verwendung einnehmen sollen.

Geleis. Die Schienenstösse sollen durch Laschen oder ein anderes gleich sicheres Befestigungsmittel verbunden werden. Bei Hauptbahnen und bei Geleisen, auf denen schwerer Verkehr mit grosser Geschwindigkeit vorkommen kann, sollen die Schienenstühle mindestens 40 Pfund und bei Zweigbahnen und Geleisen mit leichtem Verkehr mindestens 30 Pfund wiegen. Wenn Stühle zum Tragen der Schienen verwendet werden, müssen sie wenigstens an einzelnen Stellen durch eiserne Nägel oder Bolzen mit den Schwellen verbunden werden. Bei breitbasigen Schienen, bei denen keine Stühle zur Anwendung kommen, sowie bei Brückenschienen muss die Befestigung an den Stössen und an einzelnen Zwischenpunkten mit Klauenbolzen oder anderen durchgezogenen Bolzen bewirkt werden. Solche Schienen sind bei Bögen von 15 Ketten Halbmesser oder weniger in passenden Zwischenräumen zur Erhaltung der Spurweite durch eiserne oder stählerne Stangen mit einander zu verbinden.

In allen Bögen von 10 Ketten Halbmesser oder weniger sind Zwangsschienen anzubringen. Doppelte Herzstücke dürfen in der Regel nicht spitzer sein als 1:8.

Lichter Raum. Jeder feste Theil eines Bauwerkes (mit Ausnahme der Personenbahnsteige) muss von einer Höhe von 2 Fuss 6 Zoll über Schienenoberkante an bis zur Oberkante der höchsten Wagenthüre mindestens 2 Fuss 4 Zoll von der Aussenkante des breitesten Wagens, der auf der Bahn läuft, abstehen. Zwischen 2 Hauptgeleisen oder zwischen einem Haupt- und einem Nebengeleis soll der Abstand von Schiene zu Schiene mindestens 6 Fuss betragen. Wo neben den Hauptgeleisen noch andere Fahrgeleise liegen, soll, wenn möglich, der Abstand zwischen den Schienen von diesen und denen der Hauptgeleise 9 Fuss 6 Zoll betragen.

Niveauübergänge. Bei allen Niveauübergängen öffentlicher Wege sollen die Thore so beschaffen sein, dass sie stets entweder quer über die Bahn oder quer über den Weg auf jeder Seite des Ueberganges geschlossen sind. Ausser wenn die Thore von einer Signalbude aus bedient werden, ist stets eine Wärterbude bei den Thoren vorzusehen. Die Thore dürfen nicht zugleich für Eisenbahn und Weg zu öffnen sein und dürfen daher nicht nach der Aussenseite aufschlagen können. Hölzerne Thore sind eisernen Thoren und einfachen doppelten Thoren vorzuziehen. Rothe runde oder viereckige Scheiben mit Lampen für den Gebrauch bei Nacht sind an den Thoren anzubringen, auch können Signale in einer oder in beiden Richtungen der Bahn in Abhängigkeit von den Thoren gefordert werden. Bei allen Niveaukreuzungen öffentlicher Strassen oder Fusswege sind auf Verlangen Fussgängerbrücken oder Tunnel herzustellen. Die Thore von Privatübergängen dürfen sich nur nach aussen von der Bahn ab öffnen. Nebengeleise müssen in der Nähe eines öffentlichen Niveauüberganges so angelegt werden, dass der Verschubdienst auf ihnen mit möglichst geringer Störung für den Niveauübergang stattfindet. In der Regel müssen daher die Anschlussweichen der Nebengeleise an die Hauptgeleise mindestens 100 Yards von dem Uebergang entfernt liegen. Bei Niveauübergängen öffentlicher Strassen in oder bei volkreichen Orten müssen die unteren Theile der Thore entweder geschlossen sein oder aus einem Drahtnetz bestehen.

Abtheilungszeichen. Entfernungszeiger für ganze, halbe und viertel Meilen, sowie Neigungszeiger sind längs der Bahnlinie aufzustellen.

Zufluchtsstellen. Tunnel und lange Brücken sind stets mit Zufluchtsstellen für die Streckenarbeiter zu versehen. Bei Eisenbahnüberführungen ohne feste Brustwehr ist ein Geländer herzustellen. Viadukte von Stahl, Eisen oder Holz sind mit Mannlöchern oder anderen Einrichtungen für ihre Untersuchung zu versehen.

Bremsen. Für alle Züge, welche Personen führen, sind durchgehende Bremsen zu beschaffen. Dieselben müssen folgenden Bedingungen genügen: 1. die Bremse muss sofort wirken, sie muss sowohl vom Lokomotivführer als vom Schaffner in Thätigkeit gesetzt werden können; 2. im Falle ihr Zusammenhang unterbrochen wird, muss sie automatisch wirken; 3. ihre Wirkung muss sich auf jeden Wagen des Zuges, ob dieser Passagiere führt oder nicht, erstrecken können; 4. die Bremse muss täglich im regelmässigen Betriebe angewendet werden; 5. die Materialien der Bremse müssen dauerhaft sein, auch muss sie leicht in Ordnung gehalten werden können.

An diese allgemeinen Vorschriften schliessen sich im dritten Theile die Bestimmungen über den Betrieb eingeleisiger Bahnen. Nach denselben muss jede Eisenbahngesellschaft sich verpflichten, eine der drei folgenden Betriebsarten zur Anwendung zu bringen:

1. mit Zugstab und Zugfahrschein in Verbindung mit dem absoluten Blocksystem:

a) jeder Zug und jede Maschine muss einen Zugstab oder Zugfahrschein führen und zwar müssen diese nach den Theilstrecken verschieden sein:

Theilstrecken	Farbe des Stabes und Fahrscheines	Form des Stabes und Fahrscheines
zwischen A und B .	roth	vierkantig
„ B „ C .	blau	rund
usw.	usw.	usw.

b) Keine Maschine und kein Zug darf eine der Stabstationen A, B usw. verlassen oder durchfahren, wenn der Stab des Streckenabschnittes, der zu durchfahren ist, sich nicht auf der Station befindet. Kein Lokomotivführer darf unter irgend einer Bedingung die Stabstation verlassen oder durchfahren, ehe er diesen Zugstab gesehen hat.

c) Wenn kein Zug (Maschine) später folgen soll, so ist der Stab dem Lokomotivführer mitzugeben.

d) Wenn andere Züge (Maschinen) folgen sollen, ehe der Stab zurückgesandt werden kann, ist ein Zugfahrschein mit der Erklärung — „Stab folgt" — dem Führer der ersten und der folgenden Maschinen auszuhändigen ausser bei der letzten Maschine, mit welcher der Stab selber zu schicken ist. Nachdem der Stab abgesandt ist, darf unter keinen Umständen ein Zug oder eine Maschine die Stabstation verlassen, ehe der Stab zurück ist.

e) Die Zugfahrscheine sind in einem mit Federschloss versehenen Kasten zu verwahren. Der Schlüssel zum Kasten muss an dem Stabe befestigt sein, so dass kein Fahrschein entnommen werden kann, wenn der Zugstab nicht da ist. Bei

Entfernung des Schlüssels muss sich der Kasten wieder selbstthätig verschliessen.

f) Die Zugstäbe, Fahrscheine und Kasten sind in den verschiedenen Farben zu malen bezw. zu drucken, d. h. roth für die Theilstrecke A-B, blau für die Strecke B-C usw. Die Kastenschlösser und die Schlüssel müssen so beschaffen sein, dass man mit dem rothen Zugstab nicht den blauen Kasten, mit dem blauen nicht den rothen Kasten öffnen kann usw.

g) Die Fahrscheinkasten sind in der Signalbude oder dem Fahrkartenschalter der Stabstation zu verwahren.

h) Nur der Stationsvorsteher, der Signalwärter oder derjenige, der für den Dienst auf der Stabstation zur Zeit die Verantwortung hat, darf den Stab oder einen Fahrschein verabfolgen oder in Empfang nehmen.

i) Jeder Zug (Maschine), welcher einen Zugfahrschein führt, muss das übliche Zugendsignal — „Zug folgt" — zur Benachrichtigung der Streckenarbeiter, Schrankenwärter usw. zeigen.

k) Wenn ein Arbeitszug auf der Strecke beschäftigt ist, darf für diesen nur der Stab und niemals ein Fahrschein benutzt werden. Hierdurch wird für die Dauer der Arbeiten jenes Zuges die Strecke für alle anderen Züge gesperrt.

l) Im Falle eine Maschine oder ein Zug zwischen zwei Stabstationen verunglückt, hat der Heizer oder der Schaffner den Stab nach der Stabstation, von welcher Hilfe zu erwarten ist, zu bringen. Hat jedoch der verunglückte Zug nur einen Fahrschein anstatt des Stabes bei sich, so kann Hilfe nur von der Station kommen, welche im Besitze des Stabes ist. Der Heizer hat die Hilfsmaschine zu der Stelle des Unfalles zurück zu begleiten.

2. Bei Pendelzügen auf ganz oder theilweise eingeleisiger Bahn, wenn nur eine Lokomotive oder zwei zusammengekuppelte Lokomotiven benutzt werden, müssen diese Lokomotiven stets den Stab für die Streke oder Theilstrecke, auf welcher der Zug fahren soll, bei sich führen. Die Verwendung von Fahrscheinen ist unzulässig.

3. Beim elektrischen Zugtafel- oder Zugstabsystem, nach welchem nur eine Tafel oder ein Stab für irgend welche Theilstrecke zu gleicher Zeit benutzt werden kann, ist der zu verwendende Apparat sowie die Dienstanweisung, welche sich möglichst der Betriebsart unter 1. anzuschliessen hat, dem Handelsamte vorher zur Genehmigung vorzulegen.

An diese allgemein verbindlichen Vorschriften schliessen sich im letzten Theile noch einige nicht obligatorische Regeln betreffs des Betriebes:

Es wird empfohlen, am Schlusse jedes Personenzuges oder nahe dem Ende desselben einen Bremswagen, in dem sich ein Schaffner befindet, laufen zu lassen. Dieser Bremswagen müsste ein höheres Dach und vorgebaute Seitenwände mit Fenstern nach vorne und hinten haben, um dem Schaffner einen freien Ausblick zu gewähren. Alle Personenwagen sollten mit zusammenhängenden Trittbrettern, die sich über jeden Wagen hinaus bis zur Aussenfläche der Buffergehäuse erstrecken, versehen sein. Da die Personenwagen von einer Bahn auf die andere übergehen, ist es für die richtige Anlage der Bahnsteige und daher für die Sicherheit des Publikums wesentlich, dass, wenn auch die Breiten der Wagen von einander abweichen, doch die Entfernungen der Aussenkanten der Trittbretter von einander für die Wagen aller Bahnen gleich sind. Gewünscht wird ein genügendes Verständigungsmittel zwischen den Schaffnern der Personenzüge und dem Lokomotivführer einerseits und zwischen den Passagieren und dem für den Zug verantwortlichen Beamten andererseits. Die Radreifen sollten so an den Rädern befestigt sein, dass, wenn sie brechen, sie nicht abfliegen können. Die Personenzuglokomotiven sollten einen ruhigen Gang haben und auf mindestens 6 Rädern laufen. Ihr Schwerpunkt müsste vor den Triebrädern liegen und ihre bewegten Theile müssten balanzirt sein. In der Regel sollten sie mit dem Schornsteine nach vorne fahren. Es empfiehlt sich sorgfältige Aufzeichnungen über die Leistungen der stark abnutzbaren Theile der Betriebsmittel zu machen. Es ist wünschenswerth, dass ausser den Blocktelegraphen, Sprechapparate und Telephone behufs Verständigung zwischen den Signalwärtern und ferner, dass Bücher, in denen die Fahrt der Züge kontrolirt wird, vorhanden sind. Wenn Viehtreiber oder andere Personen in Güter- oder Viehzügen mitfahren dürfen, so sollten für ihre Beförderung passende Wagen eingestellt werden. Feste Signale sollten auch bei bestehenden Bahnen nach vorne grünes Licht für „Fahrt frei" und rothes Licht für „Gefahr" zeigen. Die Lichter nach hinten sollten nur, wenn die Signale in Gefahrstellung sich befinden, sichtbar sein und dann weiss sein. Ueberholungsgeleise sollten auf allen Stationen von Hauptbahnen vorgesehen werden, auf denen der Fall eintreten kann, dass langsame Züge von schnellen überholt werden. Wenn die Anlage solcher Geleise auf einer Station nicht möglich sein sollte und daher der zu überholende Zug von einem Hauptgeleise auf das andere umgesetzt werden muss, um den Schnellzug passiren zu lassen, so wird empfohlen, eine einfache Vorrichtung in der Signalbude anzubringen, welche den Wärter stets an den auf dem falschen Geleise stehenden Zug erinnert. Genügende Vorkehrungen sollten getroffen werden, um das zufällige Oeffnen der Thüren von Personenwagen zu verhindern.

Wie man sieht, gehen diese theils obligatorischen, theils empfehlenden Bestimmungen des Handelsamtes namentlich in betreff der Betriebsmittel und der speziellen Ausführung des Betriebes nicht so weit, wie die bahnpolizeilichen Vorschriften, welche die Betriebsordnung den Deutschen Eisenbahnen auferlegt.

Eine Zusammenfassung der zum Schutze des Eisenbahnbetriebes erlassenen Bestimmungen, welche das Publikum und die Eisenbahnbeamten betreffen, ist überhaupt noch nicht erfolgt; dieselben sind vielmehr theils in den verschiedensten das Eisenbahnwesen betreffenden Gesetzen verstreut, theils in den mit Genehmigung des Handelsamtes von den Eisenbahngesellschaften gegebenen byclaws enthalten. Der kurze Inhalt dieser theils strafrechtlichen, theils polizeilichen Bestimmungen ist folgender:

Gesetz vom 10. August 1840, Abschnitt 13—16, ergänzt durch Gesetz vom 30. Juli 1842, Abschnitt 17: Eisenbahnbeamte, welche im Dienst betrunken sind, ihren Dienstanweisungen nicht nachkommen oder den Betrieb gefährden, können sofort verhaftet werden und bei leichten Fällen vom Friedensrichter mit Gefängniss oder Zuchthaus bis zu 2 Monaten, bei mildernden Umständen mit Geldstrafe bis zu 10 £ oder im Unvermögensfalle mit entsprechendem Gefängniss, bei schweren Fällen vom Gericht mit Zuchthaus bis zu 2 Jahren bestraft werden. Personen, welche Betriebsbeamte in der Ausübung ihres Dienstes hindern oder sich nach Aufforderung durch einen Beamten nicht von den Bahnanlagen entfernen, können sofort verhaftet und mit Geldstrafe bis zu 5 £ oder im Unvermögensfalle mit Gefängniss bis zu 2 Monaten bestraft werden.

Gesetz vom 8. Mai 1845, Abschnitt 103: Wer gefährliche Güter ohne besondere Erklärung zur Beförderung aufgibt, wird mit Geldstrafe bis zu 20 £ bestraft.

Gesetz vom 8. Mai 1845, Abschnitt 144: Wer bahnamtliche Bekanntmachungen beschädigt, hat den Schaden zu ersetzen und wird mit Geldstrafe bis zu 5 £ bestraft.

Gesetz vom 26. August 1861, Abschnitt 32—34: Wer vorsätzlich einen Eisenbahntransport gefährdet, wird mit Zuchthaus von 3 Jahren bis auf Lebenszeit und bei mildernden Umständen mit Gefängniss oder Zuchthaus bis zu 2 Jahren bestraft. Bei Jungen unter 16 Jahren kann ausserdem die Prügelstrafe zur Anwendung kommen. Wer durch eine unerlaubte Handlung oder Vernachlässigung seiner Pflicht das Leben eines Menschen im Zuge oder auf den Bahnanlagen gefährdet, wird mit Gefängniss oder Zuchthaus bis zu 2 Jahren bestraft.

Gesetz vom 31. Juli 1868, Abschnitt 22: Wer die Verbindungsleine am Zuge missbräuchlich benutzt, wird mit Geldstrafe bis zu 5 £ bestraft.

Gesetz vom 31. Juli 1868, Abschnitt 23, ergänzt durch Gesetz vom 14. August 1871, Abschnitt 14: Wer trotz einer Warnung die Eisenbahnanlagen betritt, wird mit Geldstrafe bis zu 40 sh. bestraft.

Die im allgemeinen bei allen Bahnen gleichen byclaws enthalten folgende Strafbestimmungen:

Wer in gedeckten Räumen der Bahnhöfe, auf bedeckten Bahnsteigen oder in nicht besonders bezeichneten Wagen raucht, wer sich auf den Trittbrettern, den Wagendächern usw. während der Fahrt aufhält, wer während der Fahrt oder auf den Bahnhöfen betrunken ist oder sich unanständig benimmt, wer über seine Beförderung mit der Eisenbahngesellschaft nicht besondere Vereinbarungen trifft, wenn er mit einer ansteckenden Krankheit behaftet ist, kann von der Bahn entfernt und in Geldstrafe bis zu 40 sh. genommen werden.

Wer muthwillig irgend welches Zubehör der Eisenbahn beschädigt, hat Ersatz zu leisten und kann mit Geldstrafe bis zu 5 £ bestraft werden.

Wer geladene Feuerwaffen mit sich führt, wird mit Geldstrafe bis zu 5 £ bestraft.

Wer einen in Bewegung befindlichen Wagen betritt oder verlässt, wer in einen vollen Wagen trotz des Einspruches eines Mitreisenden einsteigt, wer einen Hund mit sich in der Wagen nimmt, wird in Geldstrafe bis zu 40 sh genommen

Omnibus- und Droschkenkutscher, welche den Vorschriften der Eisenbahngesellschaften oder den dienstlichen Anweisungen der Beamten nicht nachkommen, werden mit Geldstrafe bis zu 40 sh. bestraft.

Es ist hierbei beachtenswerth, dass die letztere Bestimmung der einzige Fall in England ist, in welchem, ähnlich wie in Deutschland allgemein, die Betriebsvorschriften der Eisenbahn und die Anweisungen der Betriebsbeamten unter Strafandrohung gestellt sind.

Die vielfachen in den Gesetzen vom 8. Mai 1845 und vom 30. August 1889, sowie in den byclaws enthaltenen Bestimmungen über die Benutzung der Eisenbahn ohne oder mit ungültiger Fahrkarte gehören theils in das Gebiet des Privatrechts, theils in das des allgemeinen Strafrechts. Es verdient aber vielleicht die singuläre strafrechtliche Bestimmung der Erwähnung, dass die missbräuchliche Benutzung von Rückfahrkarten mit Geldstrafe bis zu 40 sh. (byclaws) und die Benutzung der Eisenbahn ohne Fahrkarte in betrügerischer Absicht im ersten Falle mit Geldstrafe bis zu 40 sh. und im Wiederholungsfalle mit Geldstrafe bis zu 10 £ oder Gefängniss bis zu einem Monate bedroht wird. (Gesetz vom 30. August 1889, Abschnitt 5.)

Die Sächsischen Eisenbahnen im Jahre 1893.

Der grösste Theil der Bahnen Sachsens erstreckt sich, der Beschaffenheit des Landes angemessen, auf das nach Süd und Südost gegen Bayern und Böhmen ansteigende Gebirge, während der kleinere Theil des Bahnnetzes im Niederlande sich ausbreitet, das gegen Nord und Nordost längs der Preussischen Grenze in die Norddeutsche Tiefebene übergeht.

Die Betriebslänge der Sächsischen Staatseisenbahnen umfasste nach dem uns vorliegenden statistischen Bericht am Schlusse des Jahres 1893 2 746,83 km (darunter 327,42 km schmalspurig), wovon sich 2 690,45 km im Eigenthum des Sächsischen Staates befinden; 12,63 km sind davon verpachtet, während 68,25 km gepachtet und 0,80 km in Mitbetrieb genommen sind. Im Auslande liegen vom Sächsischen Staatsbahnbesitz 233,74 km, und zwar im Herzogthum Sachsen-Altenburg 72,67 km, im Grossherzogthum Sachsen-Weimar 39,82 km, im Fürstenthum Reuss ältere Linie 35,34 km, im Königreich Böhmen 25,56 km, im Fürstenthum Reuss j. L. 46,90 km, im Königreich Preussen 12,62 km und im Herzogthum Sachsen-Meiningen 0,83 km. Da im Königreich Sachsen noch 156,23 km Bahnen unter fremder Verwaltung liegen, so ergibt sich, dass im Königreich Sachsen Ende 1893 überhaupt 2 667,21 km Bahnen im Betriebe waren. Auf je 100 qkm der Sächsischen Landesfläche kommen hiernach durchschnittlich 17,79 km Eissnbahnen.

Die Länge der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, einschliesslich der ausserhalb Sachsens liegenden Strecken, sowie der Privatbahnen mit einer Länge von 129,61 km, umfasste am Schlusse des Jahres 1893 zusammen 2 876,48 km.

Für den Bau des Sächsischen Staatsbahnnetzes sind bis zum Schlusse des Jahres 1893 über 774 Millionen Mark aufgewendet worden, worin ein Aufwand von über 118 Millionen Mark für beschaffte Transportmittel enthalten ist. Da aber die Sächsische Staatsregierung eine Anzahl von Bahnen theils über, theils unter ihrem Herstellungsaufwande käuflich erworben hat, so ist das eigentliche Anlagekapital wesentlich verschieden von jenem Baukapital. Das erstere betrug rund 716 Millionen Mark.

Das mittlere Anlagekapital, welches durch den Betriebsüberschuss des Jahres 1893 zu verzinsen ist, beträgt nach Berechnung des Bauaufwandes für die im Laufe des Jahres 1893 neu eröffneten Linien auf die Betriebszeit derselben 710 332 224 Mark, d. i. auf 1 km eigenthümliche mittlere Bahnlänge von von 2 626,08 km durchschnittlich 270 491 *M.* gegen 269 676 *M.* im Vorjahre.

Von der Bahnlänge der Staatseisenbahnen liegen 1 549,95 Kilometer im Auftrag, 935,36 km im Abtrag und 255,19 km im Niveau. Die vorhandenen 128 Viadukte haben eine Länge von 17,621 km und die vorhandenen 37 Tunnel eine solche von 22,134 km. Als Schneeschutzanlagen sind 17,45 Erdwälle und Mauern, sowie 291,81 km Pallisaden, Zäune, Hecken usw. errichtet.

Auf sämmtlichen von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen wurden (ohne die Bauzüge) im Jahre 1893 zusammen 679 700 Züge abgelassen.

Der Verkehr ist fast überall gestiegen.

In dem Berichtsjahre wurden auf den Staatsbahnen 37 789 770 Personen gegen 35 811 211 Personen im Vorjahre befördert. Mit der Zunahme im Personenverkehre, welche rund 2 Millionen Personen betrug, ist jedoch die Personengeldeinnahme nicht ganz in gleichem Verhältniss gewachsen, da die von jedem Reisenden durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl um ein geringes gesunken und ausserdem eine Verbilligung der Personentarife gegenüber dem Vorjahre eingetreten ist. Die letztere betrug für das Personenkilometer in der I. und II. Wagenklasse 0,03 ₰ und in der III. und IV. Wagenklasse 0,02 ₰.

Das den Sächsischen Personenverkehr kennzeichnende ausserordentliche Uebergewicht der Reisen auf kurze Entfernungen ist auch im Berichtsjahre noch in Zunahme begriffen gewesen. Die durchschnittlich von einer Person zurückgelegte Kilometerzahl ist von 23,27 km im Vorjahre auf 23,16 km herabgesunken, und bereits bewegen sich beinahe vier Fünftel des gesammten Personenverkehrs auf kurzen Entfernungen bis zu höchstens 30 km. Durch diese zunehmende Verkürzung der Reisen wird naturgemäss die Ausnutzung des Wagenraums erschwert und die Einträglichkeit des Personenverkehrs beschränkt.

Von den beförderten Personen entfallen 72,99 % auf die III. Klasse, dann folgt die IV. Klasse, hierauf die II. Klasse und endlich die I. Klasse. In der letzteren fanden von allen Reisenden nur 0,20 %, also 76 970 Personen (gegen 0,23 % und 81 019 Personen im Vorjahre) Beförderung. In der Benutzung der I., II. und III. Klasse hat im Berichtsjahre ein Rückgang zu Gunsten der IV. Wagenklasse stattgefunden. Von den beförderten Personen entfallen auf den Binnenverkehr 95,87 %, auf den direkten Verkehr 3,11 % und auf den Durchgangsverkehr 1,02 %.

Die beförderten Personen haben 875 039 381 km zurückgelegt, hiervon entfallen auf den Binnenverkehr 768 069 190 km, auf den direkten Verkehr 72 546 640 km und auf den Durchgangsverkehr 34 423 551 km. Ausserdem haben zurückgelegt Militärpersonen auf Militärfahrscheine 7 051 845 km; mithin beträgt die Gesammtsumme der zurückgelegten Personenkilometer 882 091 226 gegen 840 682 843 im Vorjahre.

Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich mit 4,03 Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 21,08 % besetzt.

Der stärkste Personenverkehr fiel mit 3 911 347 Personen und 3 192 835 *M.* Einnahme auf den Monat Juli, der niedrigste Personenverkehr mit 2 249 283 Personen und 1 478 206 *M.* Einnahme auf den Monat Februar.

Den Monatsdurchschnitt überstieg der Juliverkehr um 24,20 %, der Februarverkehr aber blieb 28,57 % hinter demselben zurück, so dass die Schwankung im Personenverkehr 52,77 % betrug.

Nach dem Tagesverkehr war der Januar der schwächste Monat.

Unter den verkehrsreichsten Strecken im Personenverkehr steht Dresden-Radebeul mit 680 831 Personen obenan; ihr folgen Dresden-Potschappel (640 725), Dresden-Kötzschenbroda (505 019), Dresden-Niedersedlitz (439 353), Dresden-Meissen (390 482), Dresden-Pirna (388 408), Dresden-Klotzsche (356 250), Gaschwitz-Leipzig (342 250), Chemnitz-Siegmar (327 165) und Werdau-Zwickau (319 770).

Die bedeutendsten Verkehrsstellen für den Personenverkehr sind:

a) nach der Anzahl der beförderten Personen: Dresden-Altst. mit 4 397 515 Personen, dann folgt Chemnitz mit 3 487 954 Personen, Dresden-N. (Leipz. Bhf.) mit 2 821 192 Personen, Zwickau mit 1 892 317 Personen, Leipzig (Bayer. Bhf.) mit 1 817 943 Personen, Leipzig (Dresdn. Bhf.) mit 1 800 324 Personen, Dresden-N. (Schl. Bhf.) mit 1 614 204 Personen usw.;

b) nach dem Antheil an der Einnahme im Personenverkehr: Dresden-Altst. mit 3 114 632 *M.*, Leipzig (Dresdn. Bhf.) mit 1 857 315 *M.*, Chemnitz mit 1 777 005 *M.*, Dresden-N. (Leipz Bhf.) mit 1 286 167 *M.*, Leipzig (Bayer. Bhf.) mit 1 203 614 *M.* usw.

Auf den Staatsbahnen gelangten im Berichtsjahre zur Beförderung 20 929 t Gepäcküberfrachten und 76 735 Stück Hunde.

Im Güterverkehr ist die Anzahl der beförderten Tonnengüter von 17,06 Millionen im Vorjahre auf 18,24 Millionen im Berichtsjahre, die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer von rund 1 204 auf rund 1 288 Millionen und endlich die Güterfrachteinnahme von 53 783 471 *M.* auf 56 875 928 *M.* gestiegen. Vom Gewicht der Güter kamen 43,99 % auf den Binnenverkehr, 46,24 % auf den direkten Verkehr und 9,77 % auf den Durchgangsverkehr. Jede Tonne Gut hat überhaupt zurückgelegt, und zwar im Binnenverkehr 48,63 km, im direkten Verkehr 80,75 km und im Durchgangsverkehr 121,60 km.

Jede Lastwagenachse war durchschnittlich mit 2,11 t belastet, während die Tragfähigkeit der Lastwagen mit durchschnittlich 43,07 % ausgenutzt war.

Die grösste Last im Güterverkehr des Jahres 1893 kam auf den Monat September mit 1 751 948 t und 5 584 825 *M.* Einnahme, die niedrigste Last fiel mit 1 342 880 t und 4 196 635 *M.* auf den Monat Januar. Den Monatsdurchschnitt überstieg der Septemberverkehr um 15,27 %, der Januarverkehr aber blieb 11,64 % hinter demselben zurück, sodass die Schwankung im Güterverkehr 26,91 % betrug.

Die bedeutendste Güterverkehrsstelle ist Zwickau mit jährlich 2 527 086 t, dieser folgen Dresden-Altst. mit 1 116 388 t, Meuselwitz mit 912 285 t, Oelsnitz i. Erzgeb. mit 804 381 t, Chemnitz mit 780 315 t, Leipzig (Bayer. Bhf.) mit 598 338 t, Riesa mit 540 845 t, Leipzig (Dresdn. Bhf.) mit 528 791 t usw.

Besondere Bedeutung für den Sächsischen Staatsbahnverkehr hat die Kohle, was schon daraus hervorgeht, dass der Kohlenverkehr fast die Hälfte des gesammten Güterverkehrs beträgt, und zwar 46,94 % (gegen 47,24 % im Vorjahre) nach dem absoluten Gewichte und 47,07 (47,50) % nach Gewicht und Transportlänge.

Auf den Sächsischen Staats- und mitverwalteten Privatbahnen wurden im Jahre 1893 an Stein- und Braunkohlen zusammen 8 999 986 (8 479 400) t befördert; davon gingen 1 931 239 t = 21,46 (21,41) % nach fremden Bahnen, während 7 068 747 t = 78,54 (78,59) % im eigenen Bahnbereiche verblieben. Der Gesammtverkehr bestand aus

3 761 455 t = 41,79 (42,39) % Steinkohlen und
5 238 531 „ = 58.21 (57,61) „ Braunkohlen.

Dem Vorjahre gegenüber ist die Menge der beförderten Steinkohlen um 166 811 t = 4,64 %, die der Braunkohlen um 353 775 t = 7,24 % und die Gesammtmenge aller Kohlen um 520 586 t = 6.14 % gestiegen.

Die durchschnittliche Länge der Transporte auf den Staatsbahnen betrug bei den Gütern überhaupt 70,61 km und bei den Kohlen allein 70,82 km.

In dem Berichtsjahre wurden auf den Staatsbahnen 154 523 Telegramme mit einer Einnahme von 48 710 *M.* befördert.

Die Einnahmen der Staatsbahnen betrugen zusammen 93 708 013 (88 898 659) *M.*, oder durchschnittlich auf das Kilometer Bahnlänge 34 933 (33 759) *M.*; hiervon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 28 398 602 (27 280 493) *M.* und auf den Güterverkehr 60 306 489 (56 938 117) *M.* Verausgabt wurden insgesammt 61 597 346 (59 325 009) *M.*, d. i. durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahnlänge 22 963 (22 528) *M.*; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 32 110 667 (29 573 650) *M.*, d. i. durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahnlänge 11 970 (11 231) *M.* und in Hunderttheilen des mittleren Anlagekapitals 4,521 (4,270).

Gegen das Vorjahr haben sich vermehrt die Einnahmen um 5,410 %, die Ausgaben um 3,830 % und der Ueberschuss um 8,579 %.

Das Verhältniss der Ausgaben zur Roheinnahme hat sich von 66.733 % in 65,733 % verändert.

Die Beamten-Unterstützungskasse, welche seit dem 1. Oktober 1854 besteht, wird von der Generaldirektion der Staatsbahnen verwaltet und hat den Zweck, dem bei den Sächsischen Staatsbahnen angestellten Personal bei eintretender Dienstunfähigkeit, sowie dessen Wittwen und Waisen eine bestimmte Unterstützung zu gewähren. Der Kassenbestand betrug Ende des Berichtsjahres 8 983 394 *M.* Nennwerth mit einem Kurswerth von 8 392 549 *M.*

Die am 1. Juli 1888 für das bei der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung beschäftigte Arbeiterpersonal und dessen Hinterbliebenen errichtete Pensionskasse ist nach den Satzungen vom 5. November 1890 in die „Pensionskasse für die Arbeiter der Sächsischen Staatsbahnverwaltung“ umgewandelt worden. Diese umgewandelte Kasse, welche gleichzeitig zur Durchführung des am 1. Januar 1891 in Kraft getretenen Reichsgesetzes, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889, dient, zerfällt in die Abtheilungen A und B. Die Abtheilung A hat für sämmtliche nach dem vorgedachten Reichsgesetze versicherungspflichtige Hilfsbedienstete und Arbeiter der Staatsbahnverwaltung alle Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt im Sinne dieses Gesetzes zu erfüllen, wohingegen die Abtheilung B eine weitergehende besondere Fürsorge für die dieser Abtheilung angehörigen Mitglieder und deren Hinterbliebenen trifft. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug der Vermögensstand nach Kurswerth der Kassenabtheilung A 819 158 *M.* und der Kassenabtheilung B 3 687 861 *M.*

Ein dem Bericht beigefügtes Graphikon veranschaulicht in klarer Darstellung die Lastenbewegung auf den einzelnen Linien der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1892.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3384 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 3443 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Revision aller die Radreifen betreffenden Bestimmungen der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Zu der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande als Kundmachung 11 ausgegebenen „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften“ ist der 4. Nachtrag, der u. a. Zoll- und Steuervorschriften für den Verkehr nach Rumänien enthält, ausgegeben werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Verspätungen im Monat September d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat September d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 894,96 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 211 Schnellzüge, 1 430 Personenzüge und 214 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2 855. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 750 268 Zugkm bezw. 329 602 192 Achskm gegen 16 278 792 Zugkm und 341 933 369 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 308 994 Zugkm und 313 841 172 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1 029 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1 826 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1 725 im Vormonat und 2 188 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 116 und auf 1 Million Achskilometer 6, mithin auf 1 Million Zugkilometer 27 = 19 v. H. weniger als im Monat September des Vorjahres und 10 = 9 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 14 v. H. weniger als im Monat September des Vorjahres und 1 = 20 v. H. mehr als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1 485 Anschlüsse versäumt (gegen 1 769 in demselben Monat des Vorjahres und 1 126 im Vormonat).

Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 13 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Crefelder Bahn, die Main-Neckarbahn und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, sowie diejenigen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M. und zu Erfurt an die ungünstigsten Stellen.

Europäischer Eisenbahn-Fahrplankongress.

Der demnächst in Florenz stattfindende Europäische Eisenbahn-Fahrplankongress wird, wie der „Berl. Actionär“ mittheilt, für die Verbesserung des internationalen Schnellzugverkehrs von ganz besonderer Bedeutung sein. Nach den von mehreren Seiten angekündigten Anträgen sollen fortab die wichtigsten Schnellzüge der grossen Routen des Durchgangsverkehrs nur noch an den bedeutendsten Stationen anhalten, während für die Zwischenstrecken geeignete Lokalzüge den Uebergang in die Durchgangszüge vermitteln. Auf diese Weise will man für die Verbindung der grossen Hauptstädte, Handelsplätze, Badeorte usw. noch bedeutend raschere Züge schaffen, als solche jetzt schon bestehen. Weiter ist die Vermehrung der Schlaf- und Restaurationswagen in Aussicht genommen, wie denn auch die Zahl der direkten Wagen wiederum eine dem bequemeren Reisen dienende Vergrösserung erfahren wird. In erster Reihe kommen bei den geplanten Aenderungen der Deutsch-Schweizerisch-Italienische

Verkehr, der Verkehr von und nach den Skandinavischen Ländern und die Orientrouten in Betracht; aber auch der innerdeutsche Verkehr soll wieder erheblich verbessert werden, namentlich der Nord-Süddeutsche.

Betriebseröffnungen.

Kleinbahn Königswusterhausen - Mittenwalde-Töpchin. Am 1. d. Mts. hat die Eröffnung des Betriebes auf der in Königswusterhausen an die Bahnlinien des Direktionsbezirks Berlin anschliessenden, 20 km langen vollspurigen Kleinbahn Königswusterhausen-Mittenwalde - Töpchin mit den Zwischenstationen Schenkendorf, Mittenwalde (Mark) und Motzenmühle stattgefunden.

Die Entfernungen betragen ab Königswusterhausen: Schenkendorf 3,6 km, Mittenwalde (Mark) 8,3 km, Motzenmühle 17,4 km und Töpchin 20 km.

Hinsichtlich des Ueberganges der Wagen hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin im Sinne der §§ 7 und 8 des Vereins - Wagenübereinkommens die Haftpflicht übernommen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Leinefelde-Treysa zwischen den Stationen Küllstedt und Lengenfeld a. Stein gelegene Haltepunkt Grossbertloff für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Vorarbeiten.

Dem Kreise Merzig ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Merzig nach Büschfeld ertheilt worden.

Strausberger Eisenbahn.

Die Gesellschaft erzielte in ihrem ersten Geschäftsjahre (vom 17. August 1893 bis 31. März 1894) eine Betriebseinnahme von 28 359 ℳ. Die Betriebsausgaben erforderten 20 354 ℳ; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 8 005 ℳ. Nach Abzug der satzungsmässigen Rücklagen in die verschiedenen Fonds mit 2 954 ℳ und der Zahlung von 96 ℳ Zinsen ergibt sich ein Reingewinn von 4 955 ℳ, von welchem an die Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von 4,5 % mit 4 620 ℳ zur Vertheilung gelangt und 231 ℳ zur Ausstattung des Reservefonds A verwendet werden, während der Rest von 104 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das für die Kommunalbesteuerung im Steuerjahre 1894/95 in Betracht kommende Reineinkommen der gesammten Preussischen Staats- und für Rechnung des Staats verwalteten Eisenbahnen ist auf den Betrag von 146 800 092 ℳ festgesetzt worden. Von diesem Gesammteinkommen unterliegen nach dem Verhältniss der erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen der Besteuerung: A. durch die Preussischen Gemeinden 129 836 222 ℳ und B. durch die Preussischen Kreise 134 026 615 ℳ.

Bezirks-Eisenbahnrath Altona.

Auf der Tagesordnung der am 17. d. Mts. stattfindenden XX. Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths für den Direktionsbezirk Altona steht ein Antrag des Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerks, die den Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife I und II — besonders Eisendraht und Drahtstiften — im Verkehre nach den Deutschen Seehäfen und den anschliessenden Küstengebieten (Schleswig - Holstein, Mecklenburg usw.) für den Inlandsverbrauch zugestandenen Frachtermässigungen beseitigen und die bezüglichen Sendungen künftig zu den regelrechten Frachtsätzen der Spezialtarife I und II abfertigen zu lassen.

Berliner elektrische Hochbahn von Siemens & Halske.

Der Berliner Magistrat hat nunmehr dem Königlichen Polizeipräsidium mitgetheilt, dass über die Anlage der elektrischen Hochbahn von Siemens & Halske zwischen der Stadtgemeinde und der Firma eine Einigung erzielt worden ist und dass es neben einigen lediglich redaktionellen Aenderungen des bezüglichen Vertragsentwurfes nur noch der Prüfung und Feststellung des von der Firma vorzulegenden Spezialprojektes bedürfe. Bei dieser Sachlage ertheilte die Stadtgemeinde die Zustimmung zur Benutzung der durch die Bahnanlage in Anspruch genommenen öffentlichen Strassen, Wege und Plätze.

Nachdem die Stadtgemeinde diese Erklärung an das Polizeipräsidium abgegeben hat, ist letzteres jetzt in die Lage versetzt, der Firma Siemens & Halske die gemäss dem Gesetz über Kleinbahnen erforderliche Genehmigung (Konzession) für den Bau der elektrischen Hochbahn zu ertheilen.

Lohausen's Berlin-Charlottenburger elektrische Strassenbahn.

Nachdem der Plan der elektrischen Hochbahn von Siemens & Halske endlich vor seiner Verwirklichung steht, kommt zu den vielen schon vorhandenen Projekten noch ein neuer Entwurf für eine elektrische Bahn hinzu.

Von dem Stadtbaurath a. D. Otto Lohausen, welchem bedeutende Finanzkräfte zur Seite stehen sollen, ist bei den städtischen Behörden von Berlin und Charlottenburg die Genehmigung zum Bau und Betriebe für nachfolgende Linien nachgesucht worden: 1. für eine Linie vom Luisenplatze in Charlottenburg (mit Haltestelle in der Orangenstrasse) durch die Scharren-, Kaiser Friedrich- und Kantstrasse (die Fortführung bis an den Bahnhof Charlottenburg ist vorbehalten); 2. für eine Linie ebenfalls vom Luisenplatze (Haltestelle Schlossstrasse) durch die Scharren-, Kaiser Friedrich-, Bismarck-, Grolmann- und Kantstrasse; 3. für eine Linie und zwar im Einverständniss mit dem Besitzer der Dampfstrassenbahn in der Tauentzienstrasse, von da gemeinsam durch die Geleise der Dampfstrassenbahn in der Tauentzien- und Kleiststrasse, dann Nettelbeck-, Kurfürsten-, Dennewitz- und Flottwellstrasse, hierauf etwa 200 m mit einer langen Kreuzung durch die Geleise der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn (auf 15 – 20 cm Entfernung von den Schienen der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn), dann über die Brücke im Zuge der Linkstrasse einerseits in diese einbiegend mit einer Haltestelle an der Potsdamerstrasse (oder mit einer Einmündung in die Eichhornstrasse), andererseits um den Hafenplatz nach der Dessauer-, Prinz Albrecht-, Zimmer-, Markgrafenstrasse bis zur Jägerstrasse nach dem breiten Theil derselben und daselbst endigend; und 4. endlich für eine Linie von der Behrenstrasse an der Wilhelmstrasse durch die Mauer- nach der Jäger- und Markgrafenstrasse, daselbst die Linie unter 3 benutzend, nach der Ritter-, Reichenberger-, Lausitzer- und Wendenstrasse. Von hier ab beabsichtigt der Unternehmer mit Genehmigung der Königlichen Eisenbahnverwaltung die Görlitzer Bahn mit elektrischem Betriebe bis zum Ausstellungsparke zu benutzen und dort, von der Görlitzer Bahn abzweigend, in einem Geleise in die Parkstrasse zu Treptow einzubiegen. Die Stromzuführung zu diesen vier Linien soll oberirdisch erfolgen.

Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen.

Die Gesellschaft, deren Stammkapital 600 000 ℳ beträgt (vergl. Nr. 81 S. 760 d. Ztg.) ist nunmehr in das Gesellschaftsregister Berlin eingetragen worden.

Kohlen- und Koksverkehr.

Der Gesammtversand in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober d. J. beträgt im Ruhrbezirk 2 849 625 Doppelwagen (gegen 2 671 622 Doppelwagen in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres), im Saarbezirk 426 231 (374 716) Doppelwagen, in Oberschlesien 986 927 (980 119) Doppelwagen bezw. in den drei Bezirken zusammen 4 362 783 (4 026 457) Doppelwagen. Derselbe stellt sich mithin im Ruhrbezirk um 178 003 Doppelwagen oder 6,7 %, im Saarbezirk um 51 515 Doppelwagen oder 13,7 %, in Oberschlesien um 6 908 Doppelwagen oder 0,7 % und in den drei Bezirken zusammen um 236 426 Doppelwagen oder 5,6 % höher als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Strassenbahnen.

Dampfstrassenbahn Gross-Lichterfelde-Seehof-Teltow-Stahnsdorf. Nach dem von dem Vorstand erstatteten Berichte für das Betriebsjahr 1893/94 ergibt die vergleichende Aufstellung über die Einnahmen der beiden letzten Jahre eine geringe Mindereinnahme für das Jahr 1893/94. Die Einnahme betrug 37 653 ℳ (gegen 38 335 ℳ im Vorjahre), so dass nach Abzug von 437 ℳ als persönlicher Gewinnantheil 37 216 ℳ zu vereinnahmen bleiben.

Nach Zahlung sämmtlicher Gesellschaftsausgaben und Verrechnung eines Einnahmeausfalles aus dem Vorjahre mit 6 614 ℳ, sowie des garantirten Betriebsertrages von 39 030 ℳ an die betriebführende Firma H. Bachstein verbleibt ein Einnahmeausfall von 8 272 ℳ.

Flensburger Strassenbahn. Der Verkehr hat sich nach dem Geschäftsbericht für 1893/94 wesentlich gehoben, so dass sich unter Anrechnung des auf das Geschäftsjahr entfallenden Antheils der Beihilfe der Stadt Flensburg die Gesammteinnahme auf 50 079 ℳ gegen 46 536 ℳ im Vorjahre stellte. Die Ausgaben beliefen sich auf 44 221 ℳ gegen 44 935 ℳ im Vorjahre. Der aus dem Betriebe erzielte Rohgewinn von 5 858 ℳ ist zu Abschreibungen verwendet worden.

Postbuch zum Gebrauch für das Publikum in Berlin und Umgegend.

Das im Auftrage der Kaiserlichen Ober-Postdirektion zu Berlin herausgegebene Postbuch zum Gebrauch für das Publikum in Berlin und Umgegend ist soeben in neuer Auflage erschienen und kann bei allen Post- und Telegraphenanstalten

des Bezirks Berlin sowie durch die Briefträger zum Preise von 1 *M* bezogen werden.

Das Postbuch enthält die wichtigeren Bestimmungen über den Post- und Telegraphen- (einschliesslich Fernsprech-) Verkehr mit dem In- und Auslande nebst Verzeichnissen, Tarifen usw., insbesondere ein Verzeichniss aller Deutschen Reichs-Postanstalten mit Angabe der Zone zur Berechnung des Portos für Packet- und Werthsendungen von und nach Berlin, sowie eine übersichtliche Zusammenstellung der Postverbindungen zwischen Berlin und den Vororten.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Berichtigung der Reexpeditions - Bestimmungen. Im Ausnahmetarife für Getreide etc., gültig vom 1. November 1894, sind die Bestimmungen über die Einlagerung (Reexpedition) unter Ziffer IV, 2 auf Seite 7 dahin zu berichtigen, dass von der Einlagerung unter r in München Ostbahnhof und Südbahnhof von den Bayer. Stationen der Gruppe C die Stationen:

Bruckberg, Freising, Frontenhausen, Geisenhausen, Landshut, Langenbach, Neufahrn bei Freising, Neumarkt a. d. Rott, Neuötting und Vilsbiburg

ausgeschlossen sind.

Wien, am 9. November 1894. (2723)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Strecken.

Am 15. November d. J. werden die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Neisse unterstellten Nebenbahnen Nimptsch-Gnadenfrei mit der Haltestelle Neudorf-Dirsdorf und Deutsch-Wette-Gross-Kunzendorf mit dem Bahnhof III. Klasse Gross-Kunzendorf und der Haltestelle Bischofswalde für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. An diesem Tage wird zugleich der bestehende Bahnhof Nimptsch für den Verkehr geschlossen und ein neuer Bahnhof Nimptsch an der durchgehenden Linie eröffnet. Die neuen Bahnhöfe Nimptsch und Gross-Kunzendorf und die Haltestellen Bischofswalde und Neudorf-Dirsdorf sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und mit Ausnahme von Bischofswalde auch auch zur Ver- und Entladung von Fahrzeugen eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der neuen Verkehrsstellen geeignet. Dem Personenverkehr dienen die nachstehend angegebenen Züge:

851	853	855	857	km		852	854	856	858
	II.—IV. Klasse					II.—IV. Klasse			
—	7.35	1.52	6.53	0,0	Abf. Strehlen . . . Ank.	9.06	1.09	8.26	—
—	× 7.41	1.58	6.58	1,9	↓ Niclasdorf . . ↑	9.01	× 1.04	8.21	
—	7.50	2.06	7.05	4,1	Karschau . .	8.54	12.57	8.14	—
—	8.08	2.22	7.16	9,6	Kurtwitz . .	8.39	12.42	7.58	—
—	8.33	2.38	7.29	15,4	Heidersdorf .	8.22	12.27	7.37	—
—	× 8.43	× 2.48	7.37	17,7	Pristram . .	× 8.08	× 12.19	× 7.22	—
—	8.52	2.57	7.44	20,3	Gross-Wilkau	8.00	12.11	7.14	Ank.
4.45	10.36	3.08	7.53	22,8	Nimptsch . .	7.52	12.03	7.06	9.44
5.05	10.57	3.28	8.08	26,9	Neudorf-Dirsdorf . . . . ↑	7.35	11.50	6.50	9.34
5.24	11.16	3.47	8.23	32,4	Ank. Gnadenfrei . . Abf.	7.20	11.36	6.36	9.20

991	993	995	km		992	994	996
II.—IV. Klasse					II.-IV. Klasse		
7.20	10.55	7.10	0,0	Abf. Deutsch-Wette Ank.	6.30	9.40	5.20
7.48	11.23	7.38	8,3	Abf. Bischofswalde . . . Abf.	6.06	9.16	4.56
8.08	11.43	7.58	12,8	Ank. Gr.-Kunzendorf . . . Abf.	5.50	9.00	4.40

Es gelangen nur Fahrkarten II.—IV. Wagenklasse zur Ausgabe.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr enthält der bereits am 10. Oktober d. J. herausgegebene Nachtrag VIII zum Binnen-Gütertarife. Die Verkehrsstellen Bischofswalde, Gross-Kunzendorf und Neudorf-Dirsdorf sind als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 für Steine und Gross-Kunzendorf ausserdem als Versandstation in den Ausnahmetarif 16 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen aufgenommen worden. Der Nachtrag VIII enthält auch die infolge Eröffnung der Strecke Nimptsch-Gnadenfrei eintretenden Entfernungsabkürzungen und Frachtermässigungen für die Verkehrsstellen Gr.-Wilkau, Heidersdorf, Kurtwitz, Nimptsch und Pristram. Die Ausnahmesätze für Oberschlesische Steinkohlen und Koks enthält der Nachtrag VI des hierfür geltenden Ausnahmetarifs. Die in den bereits herausgegebenen Tarifnachträgen mit Neudorf bezeichnete Haltestelle erhält die Doppelbezeichnung Neudorf-Dirsdorf.

Breslau, den 8. November 1894. (2724)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wurde die Bezeichnung der an der Strecke Pilsen-Eger gelegenen Station Plan-Tachau am 15. Oktober d. J. in „Plan“ abgeändert.

Berlin, den 9. November 1894. (2725)

Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

4. Güterverkehr.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Herausgabe der 8. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2. Am 1. Dezember d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 8. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten Aenderung der besonderen Bestimmungen, Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen Pössneck bezw. Krölpa-Ranis einerseits und Friedland in Böhmen, Raspenau-Liebwerda, Tannwald und Mariaschein andererseits, sowie zwischen Frielendorf und Zliv, ferner anderweite und neue Ausnahmefrachtsätze für Wolle etc., anderweite Ausnahmefrachtsätze für Salz und Berichtigungen. Durch Nachtrag 8 zu Heft 1 werden auch noch Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. für die Oesterreichischen Stationen Caslau, Laa, Mistelbach und Possitz-Joslowitz, ein Ausnahmesatz für Holz des Spezialtarifs II zwischen Jinec-Cenkan und Eutritzsch, Ausnahmesätze für Gips zwischen Krölpa-Ranis und Eichwald, sowie Hohenstein und Ausnahmesätze für Thon etc. zwischen Frielendorf und Zliv eingeführt. Ferner enthält dieser Nachtrag noch anderweite Getreide-Ausnahmesätze für die Station Roda (Sachsen-Altenburg) und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Im Nachtrag 8 zum Tarifheft 2 sind auch Ausnahmesätze für Kleie zwischen Buttstädt einerseits und Beraun, Prag und Saaz andererseits enthalten. Die durch die Nachträge zur Einführung kommenden anderweiten Ausnahmesätze für Salz und die Berichtigungen im Nachtrag 8 zu Heft 1 ergeben zum Theil Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen. Diese Erhöhungen treten erst am 1. Januar 1895 in Kraft.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 25 bezw. 15 ₰ oder 15 bezw. 9 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 1. Novbr. 1894. (2726)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Für die Beförderung von abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) in Sendungen von 10 und 45 t von Louvain (Bassin) loco nach den Stationen Eschweiler, Engers, Gelsenkirchen und Urbach finden mit Gültigkeit vom 15. November d. J. ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für den Verkehr von Louvain (Bassin) transit nach den vorbezeichneten Deutschen Stationen Anwendung.

Köln, den 10. November 1894. (2727)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Getreideverkehr von Stationen der I. K. K. priv. Donau - Dampfschiffahrt nach der Schweiz und den Schweizerisch - Südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz (A. T. IV vom 1. August 1892). Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember d. J. gelangt der II. Nachtrag zur Einführung, welcher verschiedene Abänderungen und

Ergänzungen des Haupttarifes bezw. des I. Nachtrages enthält.

München, den 6. Nov. 1894. (2728)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrhein.)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 15. November 1894 kommen die im Staatsbahntarif Köln (rrh.) - Berlin auf Seite 310 bis 315 enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II auch im Verkehr mit zwischengelegenen Stationen zur Anwendung, sofern die regelrechten Tarifsätze höher sind.

Berlin, den 10. November 1894. (MG2729)
Königliche Eisenbahndirekion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Bromberg-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit werden die an den Neubaustrecken Konitz-Nakel bezw. Hohenstein i. Ostpr.-Osterode gelegenen Stationen Ambach, Görsdorf, Hohenfelde, Kamin i. Westpr., Mrotschen, Runowo, Vandsburg, Witoslaw, Zempelburg, Geierswalde, Kraplau und Mühlen i. Ostpr. des Direktionsbezirks Bromberg in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. November 1894. (2730MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 15. November d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 23 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 10. Nov. 1894. (2731)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten Ausnahmetarife für die Beförderung von Torfstreu bei Aufgabe von mindestens 5000 kg bezw. 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmengen von Almelo (Station der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Staatseisenbahn), Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen (Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn) nach

1. Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Hannover,
2. Stationen der Main-Neckarbahn,
3. „ „ Hessischen Ludwigs-Eisenbahn,
4. Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen,
5. Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen

in Kraft.

Durch diese Ausnahmetarife werden die in den einzelnen Tarifheften des Niederländisch - Südwestdeutschen Verkehrs enthaltenen bezüglichen Ausnahmefrachtsätze für Torfstreu aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 12. November 1894. (2732)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterr. - Ungar. - Französischer Eisenbahnverband. (Frachtberechnung bei Zusammenladung verschiedener Artikel.) Zur Hintanhaltung von Missverständnissen wird aufmerksam gemacht, dass die Bestimmung auf Seite 85 des Tarifs, Theil I (Abtheilung B) für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890, lautend: „Im Falle der Zusammenladung beliebiger Güter wird die Fracht für die ganze Sendung auf Grund des höchsten, für einen Theil der Sendung geltenden Tarifsatzes ermittelt“ nur für die ausserfranzösischen Strecken vorgesehen und demnach nur anwendbar ist, wenn getrennte Schnitt - Frachtsätze für die Französischen und ausserfranzösischen Strecken zur Berechnung kommen.

Sofern dagegen für einen oder mehrere der zusammengeladenen Artikel Frachtsätze gelten, welche für die Gesammtstrecke (Französische und ausserfranzösische Strecke) in einer Ziffer ausgedrückt sind, so kann die erwähnte Bestimmung nicht Anwendung finden.

In diesem Falle ist vielmehr die Fracht für jeden Artikel getrennt zu berechnen.

Wien, am 6. November 1894. (2733)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich. Ab 1. Januar 1895 haben die im Ausnahmetarif Nr. 16 des Nachtrages III zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterr. enthaltenen Frachtsätze nur mehr für Baumwolle, rohe, Gültigkeit. In dem Artikelverzeichnisse dieses Ausnahmetarifes sind daher die Worte „Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten“ zu streichen.

Wien, am 9. November 1894. (2734)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr Aufhebung des Russischen Schnittsatzes im direkten Ausnahmetarife für Wolle. Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1894 a. St./1. Januar 1895 n. St. tritt der im Abschnitt III des Tarifes für den Oesterreichisch - Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli n. St. 1892 auf Seite 263 enthaltene Russische Schnittsatz pr. 89,92 R. des direkten Ausnahmetarifes für den Transport von Wolle und Kameelhaaren in Partien von 10000 kg = 610 Pud pro Frachtbrief von Odessa - Towarnaja ausser Kraft, und bleibt demnach vom genannten Termine ab nur der Oesterreichische Schnittsatz von 151,75 fl. Oe. W. für die Strecke von Podwoloczyska (Bahnhof) transit nach Wien - Nordbhf. für Sendungen von Odessa in Gültigkeit.

Wien, am 9. November 1894. (2735)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest - Oesterr. Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifheftes 6. Mit 1. Januar 1895 tritt ein neues Tarifheft 6, worin u. a. verschiedene im laufenden Jahre eingeführte Kartirungs - Frachtsätze einbezogen sind, in Kraft. Mit dem gleichen Tage wird das bisherige Tarifheft 6 vom 1. Januar 1894 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifheftes 6 sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 20 kr. Oe. W. erhältlich.

Wien, am 7. November 1894. (2736)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest- resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch - Indischer Verbandsverkehr; Triest- resp. Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. Einführung der Nachträge III zu den Tariftheilen II. Mit 1. Dezember 1894 treten zu den vom 1. Juli 1893 gültigen Verbands - Güter - Tariftheilen II die Nachträge III in Kraft.

Der Nachtrag III zum Triest-Fiume-Sächsischen Tariftheil II enthält:

I. Ergänzung des Abschnittes A II,
II. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen,
III. Ergänzung der Uebersicht der Ausnahmetarife,
IV. Ergänzung der Tariftabellen,
V. Ergänzung der „Kilometer-Entfernungen und Bezeichnung der Deutsch - Oesterreichischen Grenzübergangspunkte, über welche die Frachtsätze dieses Tarifes Geltung haben“,
VI. Aenderung und Ergänzung des Anhanges vom 1. Juli 1894, enthaltend Kursdifferenzen.

Der Nachtrag III zum Triest-Fiume-Norddeutschen Tariftheile II enthält:

I. Ergänzung des Abschnittes A II,
II. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen,
III. Ergänzung der Uebersicht der Ausnahmetarife.
IV. Ergänzung der Tariftabellen.

Einzelne Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 11. November 1894. (2737)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Ausgabe des Nachtrages III zum Tarif Theil II — Heft 3, sowie der Nachträge I zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4). Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 gelangen im obgenannten Verbande folgende Nachträge zur Einführung und zwar:

a) der Nachtrag III zu dem vom 15. Oktober 1893 gültigen Verbands-Gütertarif Theil II — Heft 3 und
b) die Nachträge I zu dem vom 1. Januar 1894 gültigen Anhängen der Verbandstarife Theil II — Heft 3 und 4.

Der Tarifnachtrag ad a) enthält nebst Berichtigungen die Aufnahme der Deutschen Station Wilhelmsburg in den Tarif, eine Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Getreide etc.) mit Frachtsätzen für Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ausnahme - Frachtsätze für Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen etc., die Aufnahme der Station Rózsahegy in den Ausnahmetarif Nr. 9 (Wolle aller Art etc.), eine Ergänzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 12 (Weintrauben etc.) und endlich theilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 20 A (Blutdünger etc.), B (Chilesalpeter etc.) und D (Thomasschlacke etc.), sowie die Einbeziehung der Stationen Kassa, Ruttka und Zsolna in diesen Ausnahmetarif.

Die Nachträge ad b enthalten nebst Ergänzungen der Kursdifferenzen noch eine Ergänzung des Titelblattes, sowie Berichtigungen und die Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 7. November 1894. (2738)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Januar n. J. tritt zu dem vom 1. April 1890 ab gültigen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend:

a) Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinischen), sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königl. Preussischen Staatseisenbahnen,

b) Preistafeln für die vorgenannten Verkehre

der Nachtrag X in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, sowie neue Frachtsätze für verschiedene Verkehrsverbindungen. Ausserdem wird durch denselben die besondere Bestimmung zu § 11 unter II A § 1, Absatz 2, Seite 4 des Nachtrags IX, bezl. der Ladezeitkarten aufgehoben.

Die durch den Nachtrag X vorgenommenen Aenderungen und Ergänzungen, sowie die Aufhebung der besagten besonderen Bestimmung sind von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt.

Köln, den 14. November 1894. (2739)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn - Personenverkehr. Die Verausgabung besonderer Zeitkarten für den Gebrauch von Fluss- und Seebädern während der Zeit vom 15. Mai bis 30. September jeden Jahres kommt in Wegfall.

Die Aufhebung dieser zusätzlichen Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Köln, den 12. November 1894. (2740)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

6. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von

6 Stück vierachsigen Schnellzugs-Durchgangswagen I./II. Klasse nebst 2 Reserve-Drehgestellen,
6 Stück zweiachsigen Schnellzugs-Kupeewagen I./II. Klasse,
6 Stück zweiachsigen Schnellzugs-Kupeewagen III. Klasse,
10 Stück zweiachsigen Durchgangswagen III. Klasse,
3 Stück zweiachsigen Durchgangswagen I., II., III. Klasse.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 5 *M.* erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 6. Dezember l. J. portofrei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 7. Nov. 1894. (2741)
Generaldirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Wir beabsichtigen, die Lieferung unseres Bedarfs an Brennmaterialien (exklusive Steinkohlen), Metallwaaren, Holzwaaren, Fettwaaren, Uniformgegenständen und sonstigen Materialien pro 1895 im Submissionswege zu vergeben.

Mengenverzeichniss nebst Lieferungsbedingungen können bei unserer Materialieninspektion hier eingesehen oder auf portofreies Verlangen von derselben unentgeltlich bezogen werden. Zum Vorzeigen der Muster sind die betreffenden Verwalter dahier angewiesen. Angebote sind mit der Aufschrift:

„Angebot zur Materialienlieferung für 1895 betreffend Abtheilung . . . . ."

bis spätestens den 27. November d. J., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an unsere Materialieninspektion hier einzusenden. Die Submittenten bleiben an ihre Gebote für Kupfer und Zinn bis zum 4. Dezember cr., für alle übrigen Artikel bis zum 29. Dezember cr. gebunden.

Mainz, den 10. November 1894. (2742)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Die Lieferung verschiedener, für die Königl. Sächs. Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, und zwar:

1. Sprengringstahl, Bremswellenstahl, Stahldraht, Weissblech, Zinkblech,
2. Drahtgewebe, feines, Eisendraht, Drahtstifte, Kammzwecken, Sattlernägel, Polsternägel, Nägel, geschmiedete,
3. Holzschrauben, eiserne und messingene, Schlüsselschrauben, Kette, Bleiverschlüsse,
4. Muttern, rohe und bearbeitete, Schrauben, blanke, Verkleidungsschrauben, Unterlegscheiben, rohe, Schliessen,
5. Schliessen- und Nietendörner, Körner, Sägen, Sägenblätter, halbe Meterstäbe, stählerne, Zirkel,
6. Fahrkartendatumpressen, Schraubenschlüssel, Vorlegeschlösser, Bohrknarren, Anheizessen, gusseiserne,
7. Leinölfirniss, Terpentinöl, Putzöl, Talg, Spiritus, denaturirt,
8. Siccativ, Waterprooffirniss, Soda, kaustische, Wasserglas, Gasöl (dunkles Braunkohlentheeröl),
9. Plüsch, Vorhangstoff, wollener, Linkrusta, Linoleumfussdecken, Wachsbarchent,
10. Holzkohlen, weiche, Bremspfähle,
11. Handkarren, hölzerne, Stechkarren, Wassereimer, hölzerne,
12. Rohrkörbe, Holzkörbe, Papierkörbe,
13. Hickorystiele, Drehsessel, Spiegel, Stühle mit Rohr- und Fourniersitz, Stuhlsitze, Ruthenbesen, Strohgeflecht.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind auf postfreies Ansuchen unter **genauer** Bezeichnung der Materialien, für welche solche gewünscht werden, gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ für ein Exemplar allgemeine und 25 ₰ für jede Einzelnummer der besonderen Lieferungsbedingungen (ausschliesslich Rückporto) von unserer Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu beziehen.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 1. Dezember d. J. an **dieselbe Stelle** einzureichen.

Chemnitz, am 11. November 1894. (2743)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verkehrs-Anstalten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 90. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. November 1894.

Wegen des Buss- und Bettages erscheint die nächste Nummer erst am 22. d. Mts.

Inhalt:

Die Versorgung der Beamtenwittwen.
Die Postkarte im Dienste der Eisenbahn.
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn: Die Verstaatlichungsvorlagen in Oesterreich. Die staatlichen Verhandlungen mit der Südbahn. Die Herbstsession des Oesterr. Staatseisenbahnrathes. Gesetzvorlage über die Ungar. Donau-Schifffahrtsgesellschaft. Eröffnung der Linie Stanislau-Woronienka. Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Nakri-Netolitz-Netolitz (Stadt). Der Jahresbericht des Ungar. Handelsministers für 1893. Betriebseinnahmen der Ungar. Eisenbahnen im September d. J. Konzessionirung d. Ungarischen Nordwestbahn. Kommission für Verkehrsanlagen in Wien. Elektrische Bahnen in Wien. Der Elbeverkehr im Oktober d. J. Aktienges. Lokalb. Plan-Tachau. Eine Vereinigung für Eisenbahnkunde in Wien. Generalversammlungen. Rechtsfall. Börsenbericht.
Aus den Niederlanden: Bahnhof am Vlissinger Hafen.
Aus Südamerika: Peru. Ecuador.
Rechtsfall.
Bücherschau: Dr. jur. Georg Eger, Das Internat. Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Dr. jur. Georg Eger, Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Engelmann's Kalender für 1895.
Verschiedenes.
Personalnachrichten: Preussische Staatseisenbahnen. Bayerische Staatseisenbahnen. Württemberg. Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Güterverkehr. 2. Personen- und Gepäckverkehr. 3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Versorgung der Beamtenwittwen.

Die unter obigem Titel in Nr. 75 und 76 d. Ztg. gegebenen Ausführungen des Herrn Dr. Richard Zimmermann beschäftigen sich vorwiegend auch mit der vom Verbande Deutscher Beamtenvereine, welcher zur Zeit 60 000 Mitglieder umfasst, ins Leben gerufenen Hinterbliebenenkasse. Wenn auch die Beurtheilung, welche diese neue Pensionsanstalt zur besseren Versorgung der Hinterbliebenen erfährt, im allgemeinen als eine unfreundliche nicht bezeichnet werden kann, so erscheint es vom Standpunkte der Direktion aus doch geboten, bei dem regen Interesse, welches gerade in den Kreisen der Eisenbahnbeamten der Kasse entgegen gebracht wird, mit kurzen Worten einigen Bedenken zu begegnen, welche beim Lesen der gedachten Abhandlung auftauchen müssen.

„Was noth thut," sagt Herr Dr. Zimmermann, „ist eine Kasse unter staatlicher Leitung oder Staatsaufsicht, die nach den Regeln der Versicherung ihre Geschäfte zu leiten hat." Fast dieselben Worte sind in der Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Beamtenvereine am 10. Juni 1893 in Cassel gefallen, in welcher die Errichtung der Hinterbliebenenkasse von den anwesenden, allen Graden des Beamtenstandes angehörenden Delegirten **einstimmig** beschlossen wurde.

Die gesammten Arbeiten wurden Mathematikern anvertraut, die im Versicherungswesen Erfahrung hatten. Der ganze Aufbau der Kasse, sowie die Normirung der Prämien, welche mit Rücksicht auf die im wesentlichen rein ehrenamtliche Verwaltung der Kasse nur einen Verwaltungs-Kostenzuschlag von rund 5 % enthalten, beruht auf versicherungstechnischen unanfechtbaren Grundsätzen unter vorsichtiger Wahl der Rechnungsgrundlagen. Ein Studium der Satzungen der Kasse und eine Prüfung der in den Tarifen festgesetzten Beiträge muss zu der Ueberzeugung führen, dass nicht nur für normale Zeiten, sondern auch für aussergewöhnliche Fälle derart Vorsorge getroffen ist, dass die Leistungsfähigkeit der Kasse nicht in Frage gestellt ist. Nur nach den Regeln der Versicherung hat die Kasse ihre Geschäfte zu leiten, ihre Bilanzen aufzustellen und ihre Reserven zu berechnen. Auch ist sie in ihrer gesammten Verwaltung der Staatsaufsicht unterstellt und Ihre Excellenzen die Herren Staatsminister Dr. v. Boetticher, Thielen und Dr. Bosse haben gleich bei Gründung der Kasse ihre Sympathie für die neue Einrichtung bekundet. Die erste Forderung des Herrn Dr. Zimmermann ist also in vollem Umfange erfüllt.

Was die weitere Forderung anbetrifft, dass die Hinterbliebenenkasse für alle Beamte, gesunde und kränkliche, eingerichtet werden möge, so ist eine derartige Versicherung nur im Wege der Zwangsversicherung aller Beamten möglich; ohne den Zwang würde eine solche Kasse erheblich höhere

Beiträge als Privatgesellschaften erheben müssen, sonach überhaupt nicht lebensfähig sein. Wenn auch manche Personen, denen der Arzt ein schlechtes Prognostikon stellt, langlebig sein mögen, so wird doch im Durchschnitt eine grössere Sterblichkeit unter ihnen herrschen.

Im übrigen ist man bei Begründung der Kasse in erster Linie bestrebt gewesen, die Aufnahmebedingungen zu erleichtern, so weit dies irgend mit der sicheren Fundirung zu vereinigen war.

Bei Versicherung der Mindestpension von 60 *M*, wie sie immerhin schon ein Kapital von 800 bis 1 000 *M* in mittleren Jahren darstellt und wie sie der Wittwe auf Lebenszeit in billigen Orten mindestens die Bestreitung der Miethskosten gestattet, fällt jede ärztliche Untersuchung fort; die Zahlung der Beiträge und Pensionen erfolgt durch Ortsausschüsse, so dass die Portokosten erspart werden; die Beiträge nehmen infolge der gewählten Vertheilung der voraussichtlichen Dividende von Jahr zu Jahr ab. Gestalten sich bei einem Beamten später die Vermögensverhältnisse so ungünstig, dass er die Beitragsleistung nicht fortsetzen kann, so kann er auf eine längere Stundung rechnen und wenn ihm die Fortzahlung gänzlich unmöglich ist, unter günstigen Bedingungen den Rückkauf der Versicherung erwirken oder eine entsprechend herabgeminderte beitragsfreie Pension versichern.

Was das von Herrn Dr. Zimmermann gewählte Beispiel betrifft, so ist zuzugeben, dass die Prämie für eine Versicherung von 900 *M* Rente nicht von jedem Beamten wird aufgebracht werden können. Renten in der gedachten Höhe stellen ein Kapital von durchschnittlich 11 000 bis 15 000 *M* dar, dessen Versicherung natürlich erhebliche pekuniäre Opfer erfordern muss. Bei der überwiegenden Mehrzahl der Beamten wird aber ein Bedürfniss zur Ergänzung der gesetzlichen Hinterbliebenenbezüge in dieser Höhe nicht vorliegen.

Der Vergleich der Beiträge mit oder ohne Rückgewähr für den gewählten Fall und der geringe Unterschied veranlasst Herrn Dr. Zimmermann zu dem Urtheil, dass die Abmessung wenig gerecht sei. Es ist das einzige harte Urtheil, welches der Herr Verfasser über die Einrichtungen der Kasse fällt. Es wird dabei aber übersehen, dass bei dem gewählten Falle eines 35jährigen Beamten und einer 22jährigen Frau das Absterben der Ehefrau vor dem des Beamten wenig wahrscheinlich ist. Immerhin aber beträgt die Differenz der Beiträge für eine Versicherung mit oder ohne Rückgewähr noch mehr als ein Fünftel der Prämie nach Tarif II. Bei einer Vertauschung der Lebensalter des Versicherers und der Versicherten steigt die Differenz bis auf nahezu zwei Drittel. In den den thatsächlichen Verhältnissen am meisten entsprechenden Fällen einer 3 bis 5jährigen Altersdifferenz wird der Beitragsunterschied sich auf mindestens ein Drittel stellen, mithin die Erleichterung denjenigen, welche eine Versicherung ohne Beitragsrückgewähr abschliessen, eine recht fühlbare sein.

Auf die weiteren interessanten Ausführungen des Herrn Verfassers, in denen er die Pflicht des Staates zur auslänglichen Versorgung der Beamtenwittwen abzuleiten sucht, wollen wir nicht eingehen. Vom Standpunkt des Beamten sind sie ja recht bestechend; ob aber die Staatsbürger im allgemeinen und die von ihnen gewählten Volksvertreter, welche, wie Herr Dr. Zimmermann selbst angibt, die besonders günstige Lage der Beamten schon jetzt häufig hervorheben, solchen Bestrebungen zur Zeit geneigt sein werden, erscheint uns mehr als zweifelhaft. Hierzu kommt, dass der Herr Verfasser ganz absieht von denjenigen zahlreichen Fällen, in welchen der Beamte für andere, in die gesetzliche Fürsorge überhaupt nicht einbegriffene Angehörige zu sorgen hat; auch diese Sorge will die Hinterbliebenenkasse dem Beamten erleichtern.

So wie die Verhältnisse thatsächlich liegen — und damit allein kann und darf ein fürsorglicher Familienvorstand rechnen — ist gegenwärtig der Weg der Selbsthilfe geboten. Dass die Art und Weise, wie der Verband Deutscher Beamtenvereine dem Bedürfniss Rechnung tragen will, den Verhältnissen des Beamtenstandes nach Möglichkeit angepasst ist, wird füglich allerwärts zugegeben werden müssen. Der Zuspruch, den das junge Unternehmen findet, bürgt dafür, dass der Verband den richtigen Weg beschritten hat.

Die Direktion der Hinterbliebenenkasse.

Anmerkung der Redaktion. Wir haben die vorstehende Erwiderung Herrn Dr. Zimmermann zur Aeusserung vorgelegt und lassen dessen Entgegnung auf dieselbe hier folgen:

In der obigen Erwiderung auf den Aufsatz: „Die Versorgung der Beamtenwittwen“ wird die Nothwendigkeit anerkannt, dass die Versicherungskasse unter staatlicher Leitung oder Staatsaufsicht steht. Dass aber die Hinterbliebenenkasse nur ein Privatinstitut ist, welches sich allerdings der Sympathie hochgestellter Persönlichkeiten erfreut, wird nicht genügend betont. Die Verpflichtung, dass die Hinterbliebenenkasse öffentlich Rechnung zu legen hat, wie es für eine Aktiengesellschaft Erforderniss ist, gibt ihr noch nicht die Berechtigung, wenigstens in dem Sinne, wie wir es meinen, sich als unter Staatsaufsicht stehend zu bezeichnen. Wir verstehen unter Staatsaufsicht eine permanente Kontrole der ganzen Kassenthätigkeit durch eine oder mehrere Personen, die als Staatsbeamte dem Vorstand der Kasse angehören.

Wenn man sich den Bayerischen allgemeinen Unterstützungsverein mit Töchterkasse ansieht, über den in späteren Nummern dieser Zeitung berichtet werden wird, (wegen des hohen Interesses, welches diese Institution beansprucht, die überdem zugleich als Muster für eine ähnliche Ausbildung der Wittwenfürsorge für ganz Deutschland dienen kann), so muss man zugeben, dass eine Kasse unter Staatsaufsicht möglich ist und dabei nützlicher wirken muss, als eine privatliche Versicherung. Es ist ausserdem zwar nicht nothwendig, aber besser, mit derselben eine Zwangsversicherung zu verknüpfen, die als Wohlthat überall empfunden werden muss, da ein Ausschluss von bei Privatversicherungen nicht aufnahmefähigen Personen nicht möglich ist. Dass nothwendig eine solche Versicherung ohne Zwang den Mitgliedern mehr Opfer auferlegt, als eine Privatversicherung, ist durch die Bayerischen Erfahrungen widerlegt.

In dem Aufsatz war allerdings nur die Rede von der Versorgung der Wittwen, indessen in der Annahme, dass, wenn diese nur erst günstiger gestaltet sei, sich auch der Weg finden lassen würde, um die Fürsorge auf andere unterstützungsbedürftige Angehörige auszudehnen, denen dieselbe gesetzlich nicht zukommt.

Wir verkennen am wenigsten die Bedeutung der Hinterbliebenenkasse, aber wir versprechen uns von einem Vorgehen des Staates mehr, wünschen daher, dass der Staat die Regelung der Frage selbst in die Hand nimmt, wodurch ein überall und jeden befriedigendes Ergebniss gewährleistet wäre.

Dr. Richard Zimmermann.

Die Postkarte im Dienste der Eisenbahn.

Wir sind den Ausführungen, welche unter obiger Ueberschrift in Nr. 77 S. 721 d. Ztg. veröffentlicht wurden und welche bezwecken, der Postkarte in Beschwerdefällen und bei Verbesserungsvorschlägen eine besondere Rolle zuzutheilen, mit Interesse gefolgt, finden jedoch, dass der Reisende, welcher irgend etwas an entscheidender Stelle vorbringen will, auch ohne Neuerungen hinreichende Gelegenheit dazu hat. Von dem Beschwerdebuche wollen wir noch ganz absehen, denn dieses schwarze Buch betrachten wir als eine recht überlebte Einrichtung.

Derartige von augenblicklicher Missstimmung zeugende Ergüsse, wie man sie häufig in den Beschwerdebüchern findet,

würden zum grossen Theile ungeschrieben bleiben, wenn die Beschwerdeführer sich Zeit zum Ueberlegen liessen. Wer sich zum Grundsatz macht, Beschwerdeschriften nicht sofort, nachdem sie geschrieben sind, abzuschicken, sondern eine Nacht darüber vergehen zu lassen, der wird die Erfahrung machen, dass dergleichen Beschwerdefälle bei ruhiger Ueberlegung meist in viel milderem Lichte erscheinen und der Anzeige nicht werth sind. Aus dieser Erfahrung wird man dann zu der Praxis kommen, überhaupt nichts im Zorne niederzuschreiben. Die Einträge der Beschwerdebücher werden zum überwiegenden Theile ablehnend beschieden und der Umstand, dass sich die Beschwerdeführer fast ausnahmslos damit zufrieden geben, bestätigt das eben Gesagte. Wenn nun auch nach der Verkehrsordnung die Beschwerdebücher nicht ohne weiteres abgeschafft werden dürfen, so könnte es doch nichts schaden, wenn die Hinweise auf das Beschwerdebuch, wie sie sich in Wartesälen vorfinden, beseitigt würden.

Jeder Reisende kann ohne Beschwerdebuch zu dem gewöhnlichen Verständigungsmittel, dem Briefe oder der Postkarte greifen. Weiss er die Adresse nicht, so schreibt er nach Gutdünken an die Eisenbahndirektion zu N. N., wie es ja schon jetzt bei Beschwerden und Reklamationen geübt wird. Ist dies falsch, dann wird der Brief schon an die richtige Stelle weitergeleitet. Freilich wäre es nicht zu viel von den Reisenden verlangt, dass sie sich zu unterrichten vermöchten, welche Direktion jeweils in Frage kommt. Hierzu genügt in den meisten Fällen ein Blick auf den gelben Aushängefahrplan der betreffenden Station. Wir vermögen deshalb einer besonders hergerichteten Postkarte nicht das Wort zu reden. Die Mitführung solcher geldwerthen Drucksachen durch das Zugpersonal wäre für die Eisenbahn eine recht umständliche Sache. Jeder Schaffner müsste zudem noch so viele Sorten mit Adresse versehener Postkarten vorräthig halten, als er Direktionsbezirke befährt, denn bekanntlich fahren die Schaffner namentlich in Schnellzügen vielfach über ihren Bezirk hinaus. So viel darf man dem gebildeten Reisenden, dessen Mitwirkung in Anspruch genommen werden soll, schon zutrauen, dass er Postkarte und Bleistift auf der Reise bei sich führt. Man könnte deshalb den gewünschten Zweck ohne weiteres erreichen, indem man das Publikum auffordert, bei Beschwerden, Wünschen und Vorschlägen, die auf der Reise hervortreten, sich der Postkarte zu bedienen.

Fraglich möchte nur bleiben, ob das Publikum nicht gleichgültig über solche Aufforderung hinwegsehen würde. Dies darf um so eher angenommen werden, je ungewisser es hingestellt wird, ob solche Nachrichtenkarten behandelt oder beantwortet werden. Denn wenn es den Bahnverwaltungen im Sinne des Vorschlages freigestellt werden soll, ob Untersuchung zu veranlassen und Antwort zu ertheilen ist oder nicht, so wird das Publikum leicht vermuthen, dass dergleichen Karten einfach in den Papierkorb wandern. Auf jeden Brief gehört eine Antwort, ganz besonders aber, wenn der Briefschreiber gewissermaassen einer Aufforderung gefolgt ist. Aus diesem Vorbehalt der Nichtbeantwortung kann wohl gefolgert werden, dass der Antragsteller selbst eine Ueberfluthung mit Postkarten, deren Beantwortung nicht der Mühe werth ist, befürchtet hat. Man könnte übrigens zur Durchführung des Vorschlags die Postkarte ganz entbehren, wenn man den Reisenden sogen. Dienstschriftkarten unentgeltlich zugänglich machte und deren Einlieferung an die Stationen ermöglichte.

Indessen möchten wir davon absehen, den Vorschlag in dieser Richtung weiter zu verfolgen, weil wir uns einmal keinen Erfolg davon versprechen, zum andern aber, weil das reisende Publikum in seiner überwiegenden Mehrheit zu wenig tief in das Eisenbahnwesen eingedrungen ist, um als Berather gelten zu können.

Dagegen möchte die Anregung doch Nutzen versprechen, wenn sich die Eisenbahnverwaltungen entschliessen würden, die Mitarbeiterschaft ihres Beamtenpersonals in einer ausgedehnteren Weise in Anspruch zu nehmen. Die meisten Beamten beschränken ihre Thätigkeit auf das ihnen zugewiesene Feld. Mancher gute Gedanke bleibt unausgesprochen, weil die Anspornung dazu fehlt, oder weil der untergeordnete Beamte sich nicht damit hervorwagt, vielleicht auch fürchtet, Anstoss zu erregen oder dem Vorwurfe einer unberechtigten Einmischung zu begegnen.

Der vielseitige Eisenbahndienst weist den Beamten ein bestimmtes Arbeitsfeld zu, lässt aber jedem, der sein Tagewerk nicht schablonenmässig vollbringt, doch auch Verständniss für andere Dienstzweige gewinnen. Man darf deshalb annehmen, dass mancher Beamte in der Lage ist, Verbesserungen vorzuschlagen, die sich nicht auf den eigenen Dienstkreis beschränken.

Die Vorbedingung zur Entfaltung einer grösseren Mitwirkung wäre eine verwaltungsseitige Aufforderung, die in dem Beamten das Gefühl erweckt, dass jeder wohlgemeinte Vorschlag das Gehör der Oberbehörde findet und auch dann nicht einer frühzeitigen Kritik verfällt, wenn er von untergeordneten Beamten ausgeht. Man könnte einwenden, es ständen Fachblätter zur Ausführung solcher Vorschläge auch denen zu Gebote, die ihre Ansichten auf dem gewöhnlichen Dienstwege nicht zur Geltung bringen können.

Dem wäre zu entgegnen, dass sich Fachzeitschriften doch nur mit Sachen von allgemeinem Interesse beschäftigen können. Die Vorschläge und Anregungen, die der besprochene Artikel meint und welche auch wir besonders im Auge haben, werden aber zumeist lokaler Natur und nur für die betreffende Verwaltung von Bedeutung sein.

Vorzugsweise berufen, ihre Beobachtungen und Ansichten zur Kenntniss der Behörde zu bringen, sind die reisenden Eisenbahnbeamten, sei es nun, dass sie im Dienste oder zum Vergnügen reisen. Aber auch der nichtreisende Beamte hat so manche Gelegenheit zu sehen und zu hören. Wir möchten nur daran erinnern, wie häufig es im Gespräche vorkommt, dass Eisenbahnbeamte von ihren Bekannten über Vorkommnisse des Eisenbahnverkehrs befragt oder unterrichtet werden, wovon manches, in geläuterter Gestalt zur Kenntniss der Behörde gebracht, zum Nutzen des Ganzen zu verwerthen wäre. Noch einen Schritt weitergehend, könnten Fragen von besonderer Bedeutung innerhalb der Verwaltungsgebiete den Beamten als Preisaufgaben gestellt werden. Diese sowohl wie die Preise würden sich allerdings in viel bescheideneren Grenzen zu halten haben, als die grossen Preisaufgaben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, zu deren Lösung ja nur wenige berufen sind.

Gleichwohl liessen sich durch solche Anregung der schlummernden Geisteskräfte grosse Erfolge für den Eisenbahndienst erzielen, ganz besonders aber würde davon eine Hebung des Beamtenstandes erwartet werden dürfen. G. F.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3458 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Revision der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verstaatlichungsvorlagen in Oesterreich.

Der Handelsminister hat die Vorlagen, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn für den Staat im Abgeordnetenhause eingebracht. Der Gesetzentwurf enthält folgende wesentliche Bestimmungen:

Die Regierung wird ermächtigt, nebst dem auf der Böhmischen Westbahn haftenden Prioritätsanlehen im ursprünglichen Betrage von 14 303 000 fl. und 1 999 800 *M* die Verzinsung und Tilgung des von der Böhmischen Westbahn aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 26,5 Millionen Gulden, des von der Mährischen Grenzbahn aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 12 Millionen Gulden und des von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 16,5 Millionen Gulden auf den Staat zur Selbstzahlung zu übernehmen. Aus den dem Staate zu übergebenden Beständen, sowie aus dem Erlöse der Obligationen sammt den zuwachsenden Fruktifikationszinsen ist, soweit diese Bestände nicht zur Bedeckung der dem Staate obliegenden vertragsmässigen Zahlungen herangezogen werden müssen, für jede der 3 Eisenbahnen je ein abgesonderter Investitionsfonds zu bilden. Die Verwendung dieser Fonds ist auf verfassungsmässigem Wege anzusprechen.

Für das Jahr 1895 werden der Regierung zur Bestreitung von Investitionsauslagen Spezialkredite mit der Verwendungsdauer bis Ende 1896, und zwar für die Böhmische Westbahn von 600 000 fl., für die Mährische Grenzbahn von 150 000 fl. und für die Mährisch-Schlesische Centralbahn von 100 000 fl. bewilligt, wobei der in den Staatsvoranschlag als ausserordentliche Einnahme einzustellende Betrag des betreffenden Fonds als Bedeckung zu dienen hat. Die Regierung wird ferner ermächtigt, den von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn bereits in Angriff genommenen Ausbau der in Schlesien gelegenen Theilstrecke der Eisenbahnverbindung Troppau-Ratibor auf Staatskosten auszuführen und wird der Regierung hierfür ein Kredit von 400 000 fl. mit der Verwendungsdauer bis Ende 1896 bewilligt, welcher aus dem Investitionsfonds zu bedecken ist.

Von der Einkommensteuer der Staatseisenbahnen ist der Stadtgemeinde Smichow (Vorort von Prag und Ausgangspunkt der Böhmischen Westbahn) ein Betrag vorzuschreiben, welcher 50 % der der Böhmischen Westbahn im Jahre 1894 vorgeschriebenen Erwerb- und Einkommensteuer gleichkommt. In den Jahren 1896 bis 1899 haben in Smichow 40, bezw. 30, 20 und 10 % von der Einkommensteuer in Vorschreibung zu kommen. Erst der nach Vorschreibung dieser Beträge in Smichow erübrigende Rest der Einkommensteuer der Staatseisenbahnen ist auf die einzelnen Länder aufzutheilen.

Endlich obliegt es der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, bei Neuausgabe ihrer Lokaltarife und solcher Verbandtarife, an welchen keine andere Oesterreichische Bahn betheiligt ist, sowie bei Erscheinen von Nachträgen zu diesen Tarifen, insofern es sich um die Durchführung wichtiger Aenderungen, bezw. um Abweichungen von den Grundlagen des Lokaltarifes handelt, dem Handelsminister Bericht zu erstatten.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnen sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen. Die Uebereinkommen, sowie die durch die Liquidation der Bahngesellschaften veranlassten Vermögensübertragungen, Verträge, Eingaben und sonstigen Urkunden, sowie die zu emittirenden neuen Prioritätsobligationen geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit, sowie die Verzinsung und Rückzahlung der neuen Prioritäten ohne jeden Abzug erfolgt.

Die staatlichen Verhandlungen mit der Südbahn.

Nach den vorbereitenden Berathungen der Vertreter der beiderseitigen Regierungen fand die erste Konferenz zwischen diesen und den Delegirten der Südbahn unter Vorsitz des Grafen Wurmbrand statt. Die Oesterreichische Regierung war durch den Sektionschef R. v. Wittek, den Ministerialrath Kapf, den Oberinspektor Freiherrn v. Buschmann und den Ministerialsekretär Dr. Weeber, die Ungarische Regierung durch die Ministerialräthe Kilenyi und Vörös, sowie den Sektionsrath Popovics vertreten. Seitens der Südbahn waren erschienen Prinz Egon v. Hohenlohe, Graf Theodor Szechenyi, Alfred v. Haber, Dr. Schweigert, Generaldirektor-Stellvertreter R. v. Pfeiffer, Generalsekretär Dr. Schiff und die Direktoren Kaizl und Bram. Der Handelsminister begrüsste die Versammlung und legte den Zweck der von den beiden Regierungen eingeleiteten Aktion dar, die, wie man weiss, nicht die konzessionsmässige Einlösung des Südbahnnetzes, sondern die Betriebsübernahme im Auge hat. Der Minister berührte die Hauptfragen, die zu lösen sind, in ganz allgemeiner und, wie er wiederholt betonte, zunächst noch unverbindlicher Weise. An die Bemerkungen des Grafen Wurmbrand knüpfte sich eine zwanglose Diskussion, in welcher seitens der Südbahn der Präsident, Prinz Egon v. Hohenlohe, das Wort nahm. So wie der Minister die Wichtigkeit hervorhob, welche die Aktion für die beiden Regierungen aus öffentlichen Gründen besitzt, so wurde seitens der Vertretung der Südbahn die Versicherung abgegeben, dass diese bei Wahrung der ihr anvertrauten privaten Interessen prinzipiell bereit ist, die Verhandlungen nach Kräften zu fördern. Die Konferenz ging über den Rahmen einer rein vorbereitenden Besprechung nicht hinaus, und der Beginn der essentiellen Berathungen ist nun erst zu gewärtigen.

Die Herbstsession des Oesterreichischen Staatseisenbahnraths.

In Ergänzung der vorläufigen Mittheilung hierüber in Nr. 86 S. 805 d. Ztg. ist aus dem halboffiziellen Berichte der „Presse“ und des „Fr.-Bl.“ folgendes nachzutragen: Unter dem Vorsitze des die Versammlung herzlich begrüssenden Präsidenten Ritter von Bilinski wurde vorerst das Referat über allgemeine Angelegenheiten erstattet. Auf eine Anfrage, ob beabsichtigt sei, anlässlich der Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn auf derselben das Barême der Staatsbahnen einzuführen, erklärte der Präsident, eine positive Antwort schon deshalb nicht geben zu können, weil die Böhmische Westbahn noch nicht verstaatlicht sei. Für den Fall der Verstaatlichung werden jetzt schon Studien gepflogen, von deren Resultat es abhängt, wie sich das Tarifsystem auf der Böhmischen Westbahn gestalten wird. Ein Dringlichkeitsantrag wegen Durchsicht und Ueberprüfung der direkten Tarife wurde bezüglich der Dringlichkeit abgelehnt und der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen. Auf den Antrag wegen Beschleunigung der projektirten Vergrösserung des Aufnahmegebäudes im Franz Josef-Bahnhofe in Prag betonte Präsident Ritter von Bilinski die Nothwendigkeit eines Programms bei solch' umfassenden Herstellungen. Im Interesse des Verkehrs müsse vor der Herstellung eines neuen Aufnahmegebäudes der Bau des Eilgut- und des Getreidemagazins in Angriff genommen werden. Der Antrag wurde der Generaldirektion zur thunlichsten Berücksichtigung zugewiesen. Zu dem Antrage, betreffend die Einlösung der Staatsbahngesellschaft, stellte das Komitee folgenden Antrag: „Das Handelsministerium wird gebeten, Studien darüber anzustellen, ob nicht die Linien der Staatsbahngesellschaft mit dem Zeitpunkte des Beginnes des staatlichen Einlösungsrechtes in den Staatsbetrieb übernommen und verstaatlicht werden könnten.“ Das Mitglied Dr. Russ will gegen diesen Antrag nichts einwenden, wenngleich nach seinem Erachten der Verstaatlichung der Nordwestbahn, welche die beiden Wasserstrassen Mitteleuropas verbindet, für die Ausgestaltung des Staatsbahnnetzes eine grössere Bedeutung zukomme. Hierauf wurde der Antrag des Komitees angenommen. Zu dem Antrage, betreffend eine Haltestelle in der Reichsvorstadt Pilsen, gab der Präsident eine längere Darstellung, wonach diese Frage mit dem Umbau des Pilsener Bahnhofes in Zusammenhang steht, worauf der Antrag, diese Angelegenheit der Generaldirektion zum Studium zu überweisen, angenommen wurde. Es erstattete sodann das Mitglied von Lindheim das Referat über den Personentarif, sowie über die Fahrordnung. Die Generaldirektion beabsichtige, einen Luxuszug zur Verbindung mit den Böhmischen Bädern einzuführen. Namens des Komitees sprach der Referent den Wunsch aus, dass dieser eventuell einzuführende Luxuszug nicht von dem gewöhnlichen Sommertermin ab, sondern schon vom 1. April 1895 ab aktivirt werde, da die Saison in Karlsbad schon um diese Zeit beginne. Ein Antrag wegen Ausdehnung der während der Sommermonate auf dem Bodensee bestehenden Eilschiffsverbindungen Bregenz-Konstanz und zurück auf das ganze Jahr wurde der Generaldirektion zum Vorstudium überwiesen. Zu dem Antrag wegen Ermässigung der Preise der Theilstreckenkarten wurde bemerkt: Wenngleich vielleicht bisher finanzielle Interessen gegen die Erfüllung dieses Wunsches gesprochen haben, so könne dies den Staatseisenbahnrath nicht abhalten, dieses Begehren zu wiederholen. Der Antrag wurde angenommen. Ein weiterer Antrag wegen Einführung eines Luxuszuges oder dritten Schnellzuges nach Innsbruck wurde der Generaldirektion zum Studium abgetreten. Hierauf referirte das Mitglied Popper über kommerzielle Angelegenheiten. Anknüpfend an die Mittheilungen der Regierung, betreffend die vom Staatseisenbahnrathe für Malz und Gerste beantragten Tarifbegünstigungen, erklärte der Referent, dass die Interessenten auf die ihnen seitens der Eisenbahnen zugestandene Ermässigung von 15 % nicht reflektiren. Es wurde beschlossen, das Handelsministerium zu ersuchen, mit dem Finanzministerium darüber in Verhandlung zu treten, dass dem Oesterreichischen Malzexport ähnliche zolltarifarische Begünstigungen zugewendet werden mögen, wie solche Deutschland für diesen Export eingeführt hat. Eventuell hätten die Staatsbahnen selbständig mit Tarifherabsetzungen vorzugehen. Den weiteren Mittheilungen des Referenten ist zu entnehmen, dass das in Angelegenheit der Revision des Berner Uebereinkommens vom Staatseisenbahnrathe eingesetzte Subkomitee erst in der kommenden

Frühjahrssession definitive Anträge stellen werde, da der Zusammentritt der internationalen Kommission in Bern erst für den Spätsommer des Jahres 1895 in Aussicht genommen ist. Der Antrag, den Tariftheil I (welcher die allgemeinen Tarifbestimmungen enthält) auch in anderen Landessprachen auszugeben und mit Nachträgen zu ergänzen, wurde abgelehnt und der Antrag des Komitees, dass für alle Haupt- und Lokalbahnen sowohl in der diesseitigen als in der Ungarischen Reichshälfte ein in allen Landessprachen zu verfassendes, alphabetisch geordnetes Stationsverzeichniss herausgegeben werde, möge der Regierung zur Erwägung abgetreten werden, angenommen. Nach einigen Dankesworten des Präsidenten wurde die Herbstsession des Staatseisenbahnraths geschlossen.

Die Gesetzesvorlage über die Ungarische Donau-Schifffahrtsgesellschaft.

Dem Ungarischen Abgeordnetenhause wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Errichtung und staatliche Unterstützung der Ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Gesellschaft vorgelegt. Der eigentliche Gesetzentwurf besteht lediglich aus 2 Paragraphen, welche verfügen, dass der Handelsminister ermächtigt wird, den mit der zu errichtenden Ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Gesellschaft vereinbarten Vertrag, welcher als Beilage gesetzlich inartikulirt wird, rechtsgültig abzuschliessen. Das Gesetz tritt mit dem Tage der Kundmachung in Kraft, und mit der Durchführung desselben wird der Handelsminister betraut.

Die Gesellschaft hat das Recht, nach Besorgung der im Gesetz bezeichneten Fahrten auf der Donau und ihren Nebenflüssen die freie Schifffahrt zu betreiben. Sie ist jedoch in diesem Verkehre verpflichtet, im Einvernehmen mit den Ungarischen Staatsbahnen und einander ergänzend vorzugehen, wobei sich beide Unternehmungen die gegenseitige Unterstützung einem dritten Unternehmen gegenüber bedingen und zusichern. Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, den lokalen und Umgebungsverkehr in Budapest für Personen, sowie für die Approvisionirung der Hauptstadt zu studiren und dem Handelsminister entsprechende Vorträge zu erstatten. Die Gesellschaft ist verpflichtet, solche Schiffe anzuschaffen und den Schiffsdienst so einzurichten, dass sie die ausbedungenen regelmässigen Fahrten in stufenweiser Reihenfolge spätestens im Laufe des Jahres 1897 aufnehmen kann. Demgemäss wird sie spätestens 3 Monate nach dem Inslebentreten des Vertrages dem Handelsminister die Pläne der anzuschaffenden Schiffe und das Detailprogramm in Bezug auf den Beginn der regelmässigen Fahrten zum Zwecke der Genehmigung unterbreiten. In ihrer Geschäftsführung und in den tarifarischen Maassregeln ist die Gesellschaft verpflichtet, die Ungarischen Verkehrs- und kommerziellen Interessen zu unterstützen und daher infolge Aufforderung des Handelsministeriums sowohl im Inlande wie im Exportverkehre die nothigen Verfügungen zu treffen. Die Gesellschaft anerkennt in Tariffragen die Oberhoheit des Ungarischen Handelsministers und ist demgemäss verpflichtet, jeden Tarif zur Genehmigung zu unterbreiten. Alle jene Tarife und Frachtbegünstigungen, welche sie für den Verkehr eines ausauswärtigen Artikels gewährt, hat sie unter denselben Bedingungen den einzelnen inländischen Produkten einzuräumen. Die Gesellschaft kann weder im Einfuhr- noch im Transitverkehre niedrigere Frachtsätze oder Einheitssätze aufstellen, und zwar weder im ordentlichen Tarife noch im Wege von Begünstigungen, als welche sie auch den inländischen Produkten für dieselben Bestimmungsstationen nach denselben Tarif-Kilometerentfernungen und auch sonst unter gleichen Bedingungen sowohl im Inlande wie im Ausfuhrverkehre gewährt. Sofern der Handelsminister zeitweilig im öffentlichen Interesse und ausnahmsweise besondere Tarifermässigungen anordnen sollte, ist die Gesellschaft auf Wunsch des Handelsministers verpflichtet, ihre Tarife für dieselben Artikel und für dieselbe Richtung in dem gleichen Maasse herabzusetzen. In solchen Relationen, an welchen die Ungarischen Staatsbahnen interessirt sind, wird die Gesellschaft direkte Tarife nur mit den Ungarischen Staatsbahnen bezw. im Einvernehmen mit diesen feststellen und diesen Feststellungen auf Wunsch der Ungarischen Staatsbahnen zustimmen. Auf allen jenen Stationen der Ungarischen Staatsbahnen, welche in direkter Verbindung mit dem Schiffswege stehen, werden mit der Schifffahrt gemeinsame Umschlagsstationen eingerichtet. Die Einzelheiten werden in einem besonderen Uebereinkommen zwischen der Gesellschaft und den Ungarischen Staatsbahnen festgestellt. Im Interesse der Entwickelung dieser Umschlagsstationen werden zwischen den Ungarischen Staatsbahnen und der Schifffahrtsgesellschaft, entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs, gemeinsame Umschlagstarife fixirt werden, in welche die von beiden Seiten für den betreffenden Artikel und die betreffende Relation zur Verfügung stehenden billigsten Frachtsätze eingerechnet werden. Namentlich werden die Ungarischen Staatsbahnen in dem Falle, wenn sie im direkten Eisenbahnverkehre mit dem Auslande besondere Frachtbedingungen konzediren, dieselben in dem gleichen Maasse auch dem Umschlagsverkehre an der unteren Donau zur Verfügung stellen. Der Handelsminister sichert der Gesellschaft im Verkehre mit dem Auslande den möglichsten Schutz und wohlwollende Unterstützung zu.

Der Vertrag wird auf 20 Jahre abgeschlossen. Für die Dauer des Vertrages wird der Gesellschaft eine Staatsunterstützung von 400 000 fl. jährlich zugesichert. Falls die Gesellschaft nach der vom Handelsminister zu genehmigenden Bilanz nicht imstande sein sollte, die 5 % Zinsen ihrer Aktien zu bezahlen, wird die Staatshilfe in den betreffenden Jahren um 50 000 fl. erhöht. Die Gesellschaft verpflichtet sich indess, aus der Staatsunterstützung des ersten Jahres einen Spezial-Reservefonds zu bilden. Der Handelsminister hat sich das Recht vorbehalten, den gesammten Schiffspark der Gesellschaft und alle ihre Einrichtungen nach Ablauf der ersten 7 Jahre gegen baar oder gegen Bezahlung einer Rente einzulösen. Die Ablösungssumme darf nach jeder mit 100 fl. eingezahlten Aktie nicht höher als 120 fl. sein. Wenn die Einlösung in Form einer Rente erfolgt, so werden nach festgestellter Ablösungssumme 5 % hiervon als Rente bezahlt. Wenn der Handelsminister genöthigt sein sollte, in einem Vertragsjahre mehr als 300 000 fl. als Vorschuss zu gewähren, so ist er berechtigt, gegen Bezahlung von 100 fl. für die Prioritätsaktie oder gegen eine 5 % Rente sofort zur Einlösung zu schreiten.

Eröffnung der Linie Stanislau-Woronienka.

Nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wird die auf Staatskosten erbaute Linie Stanislau-Woronienka voraussichtlich am 20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Den Betrieb wird die vorgenannte Verwaltung führen und die Linie speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Stanislau unterstellt werden.

Die vollspurige, 95,1 km lange Strecke beginnt am südlichen Ende der Station Stanislau der Linie Lemberg-Suczawa und führt über die Stationen: Bratkowce (12,2 km ab Stanislau), Tysmieniczany (20,0 km), Tarnawicalesna (29,1 km), Nadwórna (37,1 km), Lojowa (45,3 km), Delatyn (54,7 km), Haltestelle Dora (59,3 km), Jaremcze (62,9 km), Mikuliczyn (72,9 km), Tartarów (82,2 km), Worochta (89,0 km) nach der Station Woronienka (95,1 km) an der Oesterreichisch-Ungarischen Reichsgrenze

Die Stationen der Theilstrecke Stanislau-Mikuliczyn werden — mit Ausnahme der auf den Personen- und Gepäckverkehr beschränkten Haltestelle Dora — für den Gesammtverkehr eröffnet. Die Theilstrecke Mikuliczyn-Woronienka gelangt bis auf weiteres nur für den Personenverkehr zur Eröffnung und bleibt auch dieser vorläufig auf die Sonntage beschränkt.

Konzessionsurkunde vom 8. September 1894 für die Lokalbahn Nakri-Netolitz-Netolitz (Stadt).

Diese dem Advokaten Dr. Ottokar Kudrna und Genossen ertheilte Konzession für die von der Station Nakri-Netolitz der Staatsbahnlinie Gmünd-Eger ausgehende und nach der Stadt Netolitz führende Bahn bezw. deren Urkunde wurde im „R.-G.-Bl." Nr. 203 und im „Verordn.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 124 publizirt.

Die wesentlichsten Bestimmungen derselben sind folgende: a) Der Bau ist sofort zu beginnen und binnen 1½ Jahr zu vollenden. b) Es ist hierfür eine Kaution von 2000 fl. zu erlegen. c) Das Recht der Expropriation erstreckt sich auch auf anschliessende Schleppbahnen. d) Die Konzessionäre können eine Aktiengesellschaft bilden. e) Prioritätsobligationen dürfen nicht ausgegeben, Prioritätsaktien können bis zu dem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Betrage ausgegeben werden, doch darf die Dividende für dieselben mit Ausschluss einer Nachzahlung aus dem Erträgnisse späterer Jahre nicht höher als mit 4 % bemessen werden, bevor für die Stammaktien ein Anspruch auf eine Dividende eintritt. f) Die nach dem Uebereinkommen mit den Oesterreichischen Bahnen normirten Militärtarife, sowie die Bestimmungen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte sind einzuhalten. Diese Verpflichtungen liegen den Konzessionären nur nach Maassgabe des sekundären Charakters dieser Linie ob. g) Die Konzessionsdauer wird auf 90 Jahre festgesetzt. h) Der Betrieb der Bahn wird vom Staate auf Rechnung der Konzessionäre geführt; sie sind verpflichtet, die Mitbenutzung derselben bezüglich der vom Staate betriebenen anderen Bahnen zu gestatten. i) Die letzten Paragraphen der Urkunde enthalten die Bestimmungen über die jederzeit zulässige Einlösung der Bahn durch den Staat und deren lastenfreien Uebergang in das Eigenthum desselben beim Erlöschen der Konzession.

Die der Urkunde angeschlossenen Konzessionsbedingnisse sind unter den folgenden Ueberschriften enthalten:

I. Bau und Ausrüstung: 1. Allgemeine Bestimmungen, 2. Trasse, 3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, 4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen, 5. Unterbau, 6. Oberbau, 7. Hochbauten, 8. Stationen (die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen hat höchstens 4,6 km zu betragen). 9. Betriebseinrichtungen, 10. Fahrbetriebsmittel, 11. Berücksichtigung inländischer Werke, 12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen, 13. Schlussbestimmungen.

II. Betrieb: 1. Personen- und Gütertarife, 2. Nothstandstarife, 3. Leistungen für die Postanstalt, 4. Leistungen für die Staats-Telegraphenanstalt, 5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen, 6. Beförderung der Civil-Wachkörper, 7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen, 8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten, 9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

(Das vorstehende Bedingnissschema wird mit einigen unwesentlichen Auslassungen und Abweichungen bisher für alle Lokalbahnkonzessionen verwendet; bis dasselbe — wie voraussichtlich — durch das neue Lokalbahngesetz abgeändert wird, werden wir uns in der Folge vorkommenden Falls darauf beziehen.)

Der Jahresbericht des Ungarischen Handelsministers für 1893.

Diesem dem Parlament vorgelegten Berichte sind folgende das Eisenbahnwesen betreffende Daten zu entnehmen. Zu Ende des Jahres 1893 betrug die Länge der Eisenbahnen im Lande 12 577,49 km; dieselbe weist eine Zunahme von 433,86 km = 3,6 % auf. In diesem Jahre wurden 425 km Bahnen konzessionirt; zu Ende desselben standen 440 km im Bau; zur Konzessionirung waren vorgelegt 4 284 km. Die Bahnen verfügten über 1 958 Lokomotiven, 3 840 Personenwagen und 47 563 Lastwagen. Befördert wurden 45 563 338 Personen (Zunahme 4 490 439), 75 358 t Gepäckgut, 26 329 012 t Eil- und Lastgüter und 8 599 356 t Regiefracht. Die gesammten thatsächlichen Investitionskosten der heimischen Bahnen beziffern sich auf 989 635 169 fl., hiervon entfallen auf die Ungarischen Staatsbahnen 733 865 656 fl. (= 74,2 %), auf gesellschaftliche Hauptbahnen 133 674 265 fl. (= 13,5 %), Vizinalbahnen 122 095 656 fl. (= 12,3 %), die gesammten Investitionskosten nach dem Nominalkapital betrugen bei allen Bahnen zusammen 1 252 437 524 fl., und zwar bei den Ungarischen Staatsbahnen 874 674 893 fl., bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen 230 993 239 fl., bei den Vizinalbahnen 146 769 393 fl. Die gesammten Einnahmen betrugen 102 878 265 fl. (+ 9 091 032 fl. = 9,69 %); hiervon entfielen auf die Ungarischen Staatsbahnen 79 296 203 fl., auf die gesellschaftlichen Hauptbahnen 14 763 614 fl., auf die Vizinalbahnen 8 818 448 fl. Die gesammten Ausgaben beziffern sich auf 56 857 115 fl. und ergibt sich sonach für sämmtliche Bahnen ein Reinertrag von 46 021 150 fl., um 3 668 165 fl. mehr als im Vorjahre. Nach dem Nominalkapital ergibt sich eine Verzinsung: bei den Ungarischen Staatsbahnen von 4 %, bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen von 3,05 % und bei den Vizinalbahnen von 4.97 %.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat September d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 8 024 800 fl.
für 1 km 1 072 fl. (+ 237 045 fl., für 1 km + 32 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 286 078 „
für 1 km 919 fl. (— 74 111 fl., für 1 km — 53 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 914 320 „
für 1 km 224 fl. (+ 123 071 fl., für 1 km — 2 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 10 225 198 fl.
für 1 km 792 fl. (+ 286 005 fl., für 1 km — 14 fl.).

In den ersten 9 Monaten d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a) 61 097 377 fl. (+ 3 906 490 fl.), für 1 km 8 159 fl. (+ 520 fl.)
b) 10 295 541 „ (+ 93 270 „), „ 1 „ 7 354 „ (+ 67 „)
c) 6 872 315 „ (+ 1 089 375 „), „ 1 „ 1 745 „ (+ 90 „)
zus. 78 265 233 fl. (+ 5 089 135 fl.).

Die kilometrische Einnahme sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen belief sich für die ersten 9 Monate d. J. auf 6 130 fl., d. i. + 189 fl. gegen das Vorjahr.

Konzessionirung der Ungarischen Nordwestbahn.

Die Ungarische Regierung hat der Unternehmergruppe Julius Auspitz die Konzession für eine Bahn von Neutra bis Galgocz und von Tyrnau bis zur Landesgrenze via Lundenburg ertheilt. Diese den Namen „Ungarische Nordwestbahn“ führende Bahn wird eine Länge von 135 km umfassen. Seitens der Ungarischen Regierung wurde das Aktienkapital auf 47 000 fl. für 1 km, d. i. auf 6 345 000 fl. festgestellt (hiervon 35 % in Stammaktien, 65 % in Prioritätsaktien). Die Finanzirung dieses Unternehmens wird die jüngst kreirte Bank für Transportwerthe in Basel im Verein mit einem Budapester Bankinstitut besorgen.

Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der letzten vom Handelsminister Grafen Wurmbrand präsidirten Sitzung wurden u. a. die Anträge der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wegen mehrerer Grundeinlösungen für die Gürtellinie genehmigt und die Mittheilung über die Vergebung der Bauarbeiten am 15. Bauloose der Vorortlinie an Gross & Co. zur Kenntniss genommen. Einen weiteren Gegenstand der Berathung bildeten die von der Oesterreichischen Nordwestbahn vorgeschlagenen Bedingungen für eine von der Donau-Regulirungskommission anlässlich des Schleusenkanalbaues bei Nussdorf in Anspruch genommene Grundabtretung.

Elektrische Bahnen in Wien.

Der elektrotechnische Verein in Wien hat ein eingehendes Referat über die Verbesserung der Verkehrseinrichtungen in Wien durch die Einführung des elektrischen Betriebes erstattet. In diesem Referat wird der Nachweis geführt, dass der Verkehr in Wien infolge der mangelhaften Fahrbetriebsmittel viel geringer ist, als in den grossen Städten, und dass ein dringendes Bedürfniss nach einem leistungsfähigen, raschen und bequemen Verkehrsmittel bestehe. Als solches eignen sich in erster Linie die elektrischen Bahnen mit oberirdischer Stromleitung. Die Leistungsfähigkeit der elektrischen Bahnen sei eine ausserordentlich grosse, und es können viele Tausende von Personen durch dieselben in kürzester Frist auf die weitesten Entfernungen befördert werden. Die Fahrgeschwindigkeit der elektrischen Bahnen sei mindestens doppelt so gross als jene der Pferdebahnen; die Zugförderungskosten stellen sich wesentlich niedriger als beim Betriebe mit lebenden Zugkräften, wodurch eine entsprechende Ermässigung der Fahrpreise herbeigeführt werden könne. Der Verein bemerkt schliesslich noch, dass es mit der Konzessionirung einzelner elektrischer Linien nicht gethan sei; eine grosse Verkehrsentwickelung sei nur durch die allgemeine Einführung des elektrischen Betriebes auf den Strassenbahnlinien in Verbindung mit einer angemessenen Erweiterung und Ergänzung des Strassenbahnnetzes zu erreichen.

Der Elbeverkehr im Monat Oktober d. J.

war ungemein belebt, was in einem äusserst günstigen Wasserstande, in einem mehr als genügend vorhandenen Kahnraume und in billigen Schiffsfrachten seine Begründung hat. Die Gesammt-Umschlagsmenge, welche sich im Oktober 1893 mit 1,6 Millionen Metercentner bezifferte, kam diesmal auf die ansehnliche Höhe von 2,7 Millionen Metercentner, aus welchen das bedeutende Mehr von 1,1 Millionen Metercentner hervorgeht. An Böhmischer Braunkohle nach diversen Relationen haben im heurigen Monat Oktober 2 102 663 Metercentner gegen 1 198 255 Metercentner im Oktober des Vorjahres passirt. Eine wesentliche Steigerung war im Umschlage von Gerste, Zucker, Mehl usw. zu verzeichnen.

Aktiengesellschaft Lokalbahn Plan-Tachau.

Das Ministerium des Innern hat den Konzessionären der Lokalbahn von Plan nach Tachau die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Aktiengesellschaft Lokalbahn Plan-Tachau“ mit dem Sitze in Tachau ertheilt und die Statuten genehmigt. Das Gesellschaftskapital ist mit dem Betrage von 217 000 fl., zerlegt in 1 085 Stück auf den Inhaber lautende Aktien zu 200 fl., festgesetzt. Die Gesellschaft wird ferner dem von der Bezirksvertretung und der Stadtgemeinde Tachau bei der Landesbank des Königreichs Böhmen in Prag aufgenommenen Darlehen per 406 100 Gulden als solidarische Mitschuldnerin beitreten und dafür die auf Grund dieses Darlehens erfliessende Valuta in Empfang nehmen. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von einem Punkte der Staatsbahnlinie Pilsen-Eger nach Tachau, sowie von zu industriellen Etablissements führenden, von der Hauptlinie abzweigenden Flügel- oder Schleppbahnen, deren Errichtung von der Staatsverwaltung bewilligt wird. Die Gesellschaft ist daher nicht berechtigt, andere Unternehmungen, welche kein konzessionsmässiges Zugehör der gedachten Eisenbahnunternehmung bilden, zu betreiben oder sich an solchen Unternehmungen zu betheiligen.

Eine Vereinigung für Eisenbahnkunde in Wien.

In der letzten Wochensitzung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten wurde ein Antrag auf Bildung einer solchen Vereinigung nach dem Muster des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin gestellt. In der Begründung dieses Antrags wurde bemerkt, dass eine fachwissenschaftliche Besprechung von Kollegen auch beim Fortbestande der Vortragsabende nicht überflüssig sei, weil sich an dieselben selten eine eingehende Diskussion knüpfen kann. Die Mittheilungen des Berliner Vereins in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" bieten eine Fülle des Belehrenden und Anregenden, welches Ergebniss wohl auch eine solche Vereinigung in Wien haben würde. Diese zwanglosen Besprechungen wären ebenfalls in das Kluborgan, die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" aufzunehmen, welche dadurch an Interesse bedeutend gewinnen würde. Nach Ueberreichung der Gesellschaftsstatuten des Berliner Vereins durch den Antragsteller, erklärte der Vorsitzende, dass er diese Angelegenheit der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zuführen werde.

Generalversammlung der Nagy-Károly-Somkuter Lokalbahn am 29. Oktober d. J.

In dieser Versammlung wurde infolge der Vergrösserung dieser nun 83 km langen Bahn beschlossen, den Verwaltungsrath um 3 Mitglieder zu verstärken. Die Wahl fiel einstimmig auf Wilhelm von Lindheim, Direktor Peter der Nationalbank in Berlin und Direktor Ströhler in Berlin.

Die Verjährung von Ansprüchen aus dem Frachtgeschäft (Rechtsfall).

Für eine am 28. Juli 1891 aufgegebene Sendung wurde bei der nach 2 Tagen in Empfang genommenen Sendung ein Mehrbetrag von 10,50 fl. entrichtet. Mit Klage vom 8. Juli d. J., also noch vor Ablauf von 3 Jahren, wurde die Empfangsbahn auf Rückzahlung der Mehrgebühr belangt, das Klagebegehren jedoch mit Urtheil des Bagatellgerichts in Handelssachen zu Wien mit Entscheidung vom 21. August d. J. mit folgender Begründung abgewiesen: Die Ansicht, dass der Kläger nach dem alten Gesetze das Recht gehabt hat, die Mehrgebühr 3 Jahre hindurch zu verlangen und daran durch das neue Gesetz (einjährige Reklamationsfrist) gemäss § 5 A. B. G.-B. nichts geändert werden kann, ist unrichtig. Hier handelt es sich nämlich um eine Verjährungsfrist und nicht um eine Präklusivfrist. Wenn eine Präklusivfrist für die Geltendmachung des Rechts nach dem alten Betriebsreglement festgestellt wäre, so hätte allerdings der Kläger das Recht erworben, innerhalb der in voraus festgesetzten Frist von 3 Jahren, und nur innerhalb dieser Frist, die Mehrgebühr zurückzufordern. Nun ist aber eine Präklusivfrist im alten Betriebsreglement nicht festgestellt, und es hatte daher der Kläger nicht das Recht, blos durch 3 Jahre die Mehrgebühr zurückzuverlangen, sondern durch eine unbestimmte, unbegrenzte Zeit, jedoch müsste er vermeiden, eine Verjährung seines Rechts eintreten zu lassen. („Ver.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 123.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Bis zum Wochenschluss blieb die Kauflust unvermindert und das Geschäft hat sich wieder in weiten Grenzen entwickelt, sodass die Kurse im allgemeinen eine neue Erhöhung erfahren haben. Nur die heftige Gegenströmung der Berliner Spekulation hat einen zeitweiligen Druck auf die Kurse ausgeübt. Dessen ungeachtet haben sich Staatsbahnaktien, welche für Deutsche Rechnung verkauft wurden, auf 387,50 gehoben. Bei den übrigen Transportaktien war die Bewegung zum Theil geradezu stürmisch, wie in den beiden Buschtěhrader (Littera A 1366, Littera B 549), mässiger war die Steigerung bei den Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3460), der Nordwestbahn (274,75), der Elbethalbahn (278), der Südbahn (109), der Böhmischen Nordbahn (304), der Böhmischen Westbahn (406,50), der Kaschau-Oderberger Bahn (194,50) und der Ungarisch-Galizischen Bahn (212,50). Die Aktien der Wien-Neustädter Lokomotivfabrik wurden mit 288 bezahlt, weil deren Generalversammlung, über die wir noch berichten werden, eine Superdividende von 1,50 % beschloss. Von Prioritäten waren wieder die 3 % der Südbahn (167,75) beachtet. Schliesslich sei noch erwähnt, dass auch die Aktien der Anglobank (181,75) wegen ihrer Transaktion mit der Budapester elektrischen Stadtbahn stark begehrt wurden, über welche wir ebenfalls noch berichten werden.

Aus den Niederlanden.

Bahnhof am Vlissinger Hafen.

Am 15. September d. J. wurde in aller Stille ein neuer Bahnhof der Niederländischen Staatsbahn eröffnet, der, fast ausschliesslich dem internationalen Verkehre dienend, auch für weitere Deutsche Kreise von Interesse und Bedeutung ist. Es ist dies der Bahnhof am Vlissinger Hafen. Derselbe ist nach den Plänen der Amsterdamer Ingenieure Schill und Haverkamp unter Aufsicht des Hauptinspektors der Niederländischen Staatseisenbahn, van der Weyden, in rothem Ziegelwerk und Belgischem Granit erbaut. In meisterhafter Weise ist den Bedürfnissen des grossen Verkehrs, welcher sich zwischen dem Kontinent und England über Vlissingen bewegt, Rechnung getragen. Der Bahnhof liegt unmittelbar an der Landestelle der grossen Postdampfer der Zeeland-Gesellschaft. Sein Grundriss ist klar und einfach. Eine geräumige Halle, die sogenannte Pontonhalle des neuen Bahnhofs, hat ihren Ausgang direkt auf die grossen schwimmenden Pontons, die, einem jeden Wasserstande sich anpassend, die Anlegestelle der Dampfer bilden. Von den Bahnsteigen aus führt ein kurzer Gang die nach England reisenden Passagiere sofort durch diese Halle zum Dampfer. In umgekehrter Richtung betreten die mit dem Dampfer von England kommenden Reisenden, durch die Halle gehend, den geräumigen Zollabfertigungssaal und, in gerader Richtung weiter gehend, einen sich der Länge nach durch das ganze Gebäude ziehenden 5 m breiten und 5 m hohen Korridor, an welchen sich rechts ein geschmackvoll eingerichtetes Damenzimmer, ein gediegen möblirter Wartesaal I. und II. Klasse anschliessen und ausserdem noch ein grosser Restaurationssaal I. und II. Klasse, in weissem Stuck und Holzbekleidung gehalten. Dann folgen der Wartesaal III. Klasse, die Billet- und Gepäckschalter und das Telegraphenbüreau. Links vom Korridor liegen die Toilettezimmer nebst Aborten, versehen mit den neuesten Einrichtungen. In einem rechtwinklig an den Bahnhof sich anschliessenden Flügel befinden sich die Fürstenzimmer mit den nöthigen Nebenräumen, sowie die Betriebsbüreaus. Aus sämmtlichen Wartesälen und Restaurationsräumen gelangt man direkt zu den erhöhten Bahnsteigen. Dieselben sind in Eisenkonstruktion überdacht und nach der Hafenseite hin durch obenerwähnten Flügel des Gebäudes gegen Wind geschützt. Bei der ganzen Einrichtung liegt ein grosser Vortheil darin, dass Pontonhalle, Korridor, Zoll-Abfertigungsraum, Wartesäle und Bahnsteige fast in gleicher Höhe liegen, wodurch das bei den modernen Bahnhöfen für die Reisenden so lästige Treppensteigen vollständig wegfällt. Der Transport des Gepäcks und der Post wird auf besonderem Wege bewerkstelligt, so dass auch hierdurch jede Belästigung der Reisenden ausgeschlossen ist. Man darf mit vollem Recht behaupten, dass der Bahnhof einen Vergleich mit den besteingerichteten Bahnhöfen des Kontinents aushalten kann und seinem besonderen Verkehr in vollkommenster Weise angepasst ist.

Den Verkehr zwischen diesem neuen Bahnhof der Niederländischen Staatseisenbahn zu Vlissingen und der Englischen Hafenstation Queenboro, zweimal täglich in jeder Richtung, vermittelt die Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Zeeland", deren Flotte aus 7 prächtigen Raddampfern besteht. Diese Dampfer sind die grössten, auf das feinste ausgestatteten und schnellstfahrenden auf dem Kanal. Ihre gewaltigen Maschinen von 4 000 PS auf den Tagesdampfern und 3 000 PS auf den Nachtdampfern geben ihnen Fahrgeschwindigkeit von 18—19 Knoten. Auf keiner anderen Linie haben die Dampfer in vielen Jahren die Fahrzeiten, auch bei Sturm und Nebel, pünktlicher innegehalten, als auf der Route Vlissingen-Queenboro. Als Raddampfer besitzen dieselben gegenüber den Schraubendampfern den nicht zu unterschätzenden Vortheil, dass sie weit weniger als diese rollen, so dass die Seekrankheit so viel als möglich ferngehalten wird. Auch können sie rascher zum Stillstand gebracht werden als jene, wodurch die Gefahr eines Zusammenstosses bei unklarem Wetter mit einem anderen Schiffe auf dem vielbefahrenen Kanal fast ausgeschlossen ist. Die Tagesdampfer besitzen ein geräumiges Deckhaus, enthaltend einen grossen Salon, geschmückt mit Gemälden Niederländischer Künstler, ferner Rauchzimmer und Privatkajüten. Auf den Nachtdampfern, welche mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet sind, stehen 200 Betten den Reisenden zur Verfügung. Auch ist auf denselben ein Postbüreau eingerichtet, in welchem Niederländische Postbeamte die beträchtliche Briefpost während der Fahrt bearbeiten. Auf jedem Dampfer befindet sich ein geräumiger Speisesalon, bequem eingerichtete Damenkabinen und ein ausgedehntes Promenadendeck. Auf der 7stündigen Fahrt zwischen Queenboro und Vlissingen fahren die Dampfer fast die Hälfte der Zeit einerseits auf der Themsemündung und unter dem Schutze der Englischen Küste, andererseits auf der Scheldemündung, so dass die wirkliche Seefahrt nur 4 Stunden beträgt. Zu obigen Vorzügen der Vlissinger Route kommen noch die vorzüglichen Zugverbindungen mit Köln und weiter, besonders aber mit den Hauptplätzen Norddeutschlands, Hamburg, Berlin usw. Bei Benutzung der Vlissinger Route gelangt der Reisende von Hamburg nach London in 19 Stunden, von Berlin nach London in 21 Stunden. Es ist deshalb leicht erklärlich, dass die Route über Vlissingen, welche die vorzüglichsten Zugverbindungen bereits längst besitzt, sich sowohl bei dem reisenden Publikum als auch bei dem Handelsstande, besonders für Gütersendungen, bei denen

es auf schnelle Beförderung ankommt, einer steigenden Beliebtheit erfreut.

Gleichzeitig ist das Fahrplanbuch für den Winterdienst der Vlissingen-Queenboro-Route von der Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Zeeland“ herausgegeben worden, worin die Haupt- und kürzesten Zugverbindungen von und nach England über Vlissingen-Queenboro aufgeführt sind.

Aus Südamerika.

Peru.

Die Lima railway company (17½ Meilen), hatte 1893 eine Einnahme von 47 810 £ (gegen 59 776 £ in 1892), eine Ausgabe von 34 804 (42 608) £ und einen Ueberschuss von 13 006 (17 168) £. Nach Bestreitung der Lasten und nach Hinzufügung verschiedener Einnahmen waren 8 237 £ verfügbar, welche die Vertheilung eines Gewinnes von 4 sh. (1 $\frac{3}{5}$) an die Antheilscheine gestatteten.

Ecuador.

Wegen finanzieller Schwierigkeiten war an die Stelle der „Compagnie du chemin de fer et des travaux publics de Guayaquil“, für deren Rechnung der Unternehmer Kelly 102 km von der Guayaquil-Eisenbahn gebaut hatte, die „Compagnie nationale des chemins de fer de l'Equateur“ getreten. Beide Gesellschaften lebten in ständigem Streit, der schliesslich der Regierung von Ecuador zur Entscheidung unterbreitet wurde. Nach dem von dem eingesetzten Schiedsgericht kürzlich gefällten Spruche hat 1. die ursprüngliche Gesellschaft an die neue jährlich 200 000 Piaster als Ertrag der den Konzessionsinhabern der Eisenbahn übergebenen Salzsiedereien bis zu dem Tage, an dem letztere an den Staat zurückgefallen sind, zu zahlen; 2. die Eisenbahn, welche Eigenthum des Staates wird, endgültig aufzugeben; 3. die gesetzlichen Zinsen der für den Betrieb der Salzsiedereien geschuldeten Summen zu zahlen; endlich 4. die aus den Betriebseinnahmen der Eisenbahn erzielten Erträge für die ganze Zeit, während deren die Bahn in den Händen des Unternehmers Kelly und seiner Gesellschaft war, zu erstatten. Die Zeitschrift „La voie ferrée“ bemerkt dazu, dass dieses Urtheil eine vollständige Beraubung der ursprünglichen Gesellschaft darstelle.

Rechtsfall.

Erstreckt sich die Pfändung des Gehaltes eines Beamten auch auf die demselben nach seiner Pensionirung zustehenden Ansprüche an eine Pensionskasse? Das Gehalt des Lokomotivführers X. war gemäss § 749 C.-P.-O. gepfändet und dem Gläubiger zur Einziehung überwiesen worden. Da mehrere Gläubiger vorhanden waren, fand ein gerichtliches Vertheilungsverfahren statt. Nach seiner Pensionirung standen dem Lokomotivführer eine Staatspension von 1 458 M. und auf Grund des Statuts der Ostbahn-Beamtenpensions- und Unterstützungskasse eine Zuschusspension von 239 M. zu. Es handelte sich nunmehr darum, ob und in welchem Umfange diese Pensionsbeträge von dem vor der Pensionirung erlassenen Pfändungs- und Ueberweisungsbeschlusse ergriffen wurden, und, da beide Beträge von verschiedenen Verwaltungen gezahlt werden mussten, bei welchem Betrage etwa eine Einbehaltung stattfinden sollte.

Das zuständige Betriebsamt war der Ansicht, dass die Pfändung des Gehalts sich nicht gemäss § 734 C.-P.-O. auf die Zuschusspension erstreckte, und dass, da die Staatspension nur 1 458 M. betrug, die letztere dem Pensionär ebenso wie die Zuschusspension unverkürzt hätte ausgezahlt werden müssen.

Diese dem Amtsgericht mitgetheilte Ansicht wurde vom Gericht für unzutreffend erachtet und es wurde durch besonderen Beschluss die Pfändung beider Pensionsbeträge in den zulässigen Grenzen aufrecht erhalten. In den Gründen des Beschlusses ist ausgeführt: „Unter der Bezeichnung ‚Pension‘ ist zweifellos dasjenige Einkommen zu verstehen, welches einem Beamten nach seinem Uebertritt in den Ruhestand in Rücksicht auf sein früheres Dienstverhältniss zusteht und welches er auf Grund desselben bezieht. Als ein derartiges Einkommen ist auch die dem Schuldner zustehende Zuschusspension anzusehen, und ist es als durchaus gleichgültig zu erachten, ob diese Pension aus der sogen. Civil-Pensionskasse, aus der Betriebskasse des Eisenbahn-Betriebsamts oder aus einer anderen Kasse gezahlt wird.“

Da sich die zur Zahlung der Staatspension verpflichtete Behörde bereit erklärte, den ganzen gepfändeten Betrag von der Staatspension einzubehalten, während die Zuschusspension unverkürzt gezahlt werden sollte, im übrigen es auch Sache des Pensionärs gewesen wäre, gegen die Entscheidung des Vertheilungsgerichts Beschwerde zu erheben, so lag für das Betriebsamt kein Grund vor, den Beschluss des Amtsgerichts anzufechten. Immerhin kann die Richtigkeit des amtsgerichtlichen Beschlusses nicht anerkannt werden.

Nach § 734 C.-P.-O. wird durch die Pfändung eines Diensteinkommens auch dasjenige Einkommen betroffen, welches der Schuldner infolge der Versetzung in ein anderes Amt, der Uebertragung eines neuen Amts oder einer Gehaltserhöhung zu beziehen hat. Wenn nun auch in der Theorie und Praxis anerkannt ist, dass Veränderungen, welche durch die Pensionirung eines Beamten in seinen Dienstbezügen eintreten, unter § 734 C.-P.-O. fallen (J. Reincke, Kommentar zur C.-P.-O. Anm. 4 zu § 734), so setzt dies doch voraus, dass die an Stelle des Diensteinkommens tretende Pension dem Beamten gegen seinen frühern Dienstherrn, d. h. im vorliegenden Falle gegen den Staat, zusteht. Wie aber in dem Urtheil des Reichsgerichts (IV. Civilsenats) vom 6. April 1891, abgedruckt im „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1892 S. 854 flg., überzeugend nachgewiesen ist, ist der Anspruch auf Gewährung einer Zuschusspension aus der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse der Ostbahn kein Anspruch, welcher dem Kläger aus seinem Dienstverhältnisse gegen den Staat und aus Staatsmitteln zusteht. Es handelt sich vielmehr um einen privatrechtlichen Anspruch des Klägers. Hiernach kann auch die Zuschusspension nicht unter § 734 a. a. O. fallen. Dasselbe wird übrigens wohl bezüglich der meisten Ansprüche gegen Pensionskassen früherer Privatbahnen gelten.

Da die mitgetheilte Auffassung des fraglichen Amtsgerichts wahrscheinlich von anderen Gerichten nicht getheilt werden dürfte, andererseits aus dem vor der Pensionirung erlassenen Pfändungs- und Ueberweisungsbeschlusse nicht ersehen werden kann, ob das Vollstreckungsgericht auch derartige Bezüge aus Pensionskassen als mitgepfändet erachtet, so empfiehlt es sich stets, eine Deklaration des Pfändungs- und Ueberweisungsbeschlusses nach erfolgter Pensionirung des Beamten herbeizuführen, damit die Eisenbahnverwaltung unter Umständen nicht zur doppelten Zahlung, an den Pensionär und den Pfändungsgläubiger, gezwungen wird.

Bücherschau.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Erläutert mit eingehender Berücksichtigung der Materialien, insbesondere des Schweizerischen und Deutschen Entwurfs mit Motiven, sowie der Protokolle der internationalen Konferenzen zu Bern von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath und Justiziar der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau. Viertes (Schluss-) Heft. Berlin. Karl Heymann's Verlag. 1894. Preis 2 M.

Nunmehr liegt auch das Schlussheft des im vorigen Jahrgang dieser Zeitung angezeigten und besprochenen Werks vor, welches die Artikel 44—60 des internationalen Uebereinkommens (das Erlöschen der Frachtvertrags-Ansprüche, die Verjährung der Entschädigungs-Ansprüche, das Rückgriffsrecht der Eisenbahn im Falle der Entschädigungsleistung, das Rückgriffsverfahren, das Prozessverfahren usw.) bespricht. Eger gibt zu jedem dieser Artikel sehr eingehende Kommentare. Ein vollständiges Inhaltsverzeichniss, sowie ein Sachregister und ein Verzeichniss der erläuterten Bestimmungen sowohl des internationalen Uebereinkommens und der Ausführungsbestimmungen zu demselben, als auch des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind diesem Schlussheft beigefügt.

Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892, erläutert von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath und Justiziar der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau. Erster Theil. Hannover 1895. Helwing'sche Verlagsbuchhandlung. Preis 4,50 M.

Eine eingehende Erläuterung der seit dem 1. Januar 1893 (gleichzeitig mit dem Berner Uebereinkommen über den internationalen Frachtverkehr) für den internen Eisenbahn-Frachtverkehr Deutschlands in Wirksamkeit getretenen Verkehrsordnung ist ohne Zweifel für alle Interessenten aus den Kreisen des Verkehrs, des Handels und der Industrie insbesondere aber für die Eisenbahnverwaltungen und deren Beamten, ebenso für die Juristen von Interesse. Der fleissige Verfasser des vorstehend aufgeführten Kommentars, welchem das Eisenbahnrecht bereits so manche eingehende Arbeit zu danken hat, erläutert in seinem Werke in klarer, übersichtlicher und leicht verständlicher Fassung unter Benutzung aller zur Verfügung stehender Interpretationsmittel, sowie der bezüglichen Gesetzgebung, Rechtsprechung und Litteratur die Bestimmungen der Verkehrsordnung sowohl in juristischer wie in administrativer Hinsicht. Zu diesem Behufe sind die einzelnen Paragraphen der Verkehrsordnung, auch die von der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossenen „Allgemeinen Zusatzbestimmungen“ im Wortlaut beigefügt und ferner die vom Deutschen Verkehrsverbande vereinbarten „Allgemeinen

Abfertigungsvorschriften“, sowie die bezüglichen Verordnungen des Bundesraths und Erlasse des Reichs-Eisenbahnamts in Berücksichtigung gezogen, so dass sich bei jedem einzelnen Paragraphen der Verkehrsordnung das gesammte dazu gehörige Material übersichtlich vereinigt findet. — Der Eger'sche Kommentar erscheint in zwei Theilen, von welchen der erste, die Abschnitte I—VII enthaltend, uns vorliegt. Vorausgeschickt ist dem Kommentar eine Einleitung (S. 1—27), welche die geschichtliche Entwickelung des Deutschen Eisenbahn-Transportrechts bis zur Einführung der Verkehrsordnung*) und die Rechtsgrundlagen (die gesetzlichen und insbesondere die reglementarischen S. 18—27) des Deutschen Eisenbahn-Transportrechts erörtert.

Der zweite Theil des Kommentars, die Abschnitte VIII und IX der Verkehrsordnung behandelnd, soll nach Dr. Eger's Vorwort binnen wenigen Monaten erscheinen. Wir zweifeln nicht, dass der solchergestalt bearbeitete Kommentar sich als ein nützliches Hilfsmittel für die Anwendung der Verkehrsordnung erweisen wird.

Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reiches für das Jahr 1895. 13. Jahrg. 2 Theile. Berlin. Verlag von J. Engelmann, Lützowstr. 97.

Ausser den gewöhnlichen Kalendernotizen enthält Theil I u. a. die wichtigsten Verordnungen für den Eisenbahnbetrieb im Deutschen Reich: die Betriebsordnung für die Hauptbahnen, die Bahnordnung für die Nebenbahnen und die Verkehrsordnung. Auch Theil II enthält verschiedene wichtige Gesetze und Verordnungen, so das Gesetz, betreffend Regelung der Verhältnisse der bei der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden nicht zur Verwendung gelangenden Beamten, die Denkschrift, betr. Umgestaltung der Eisenbahnbehörden usw. Im übrigen kann der Kalender über die bevorstehende Neuorganisation der Preussischen Staatsbahnen noch keine Auskunft geben, da die Geschäftsordnung der neuen Preussischen Eisenbahnbehörden, sowie das neue Etatsschema noch nicht erschienen ist. Die Personalnachrichten, betreffend die Preussischen Staatsbahnen, hätten wohl im Hinblick auf die bevorstehenden umfassenden Aenderungen fortbleiben können, wogegen die Liebenow'sche Eisenbahnkarte, welche eine willkommene Beilage der früheren Jahrgänge bildete, besser beibehalten worden wäre.

*) Ueber die Entstehungsgeschichte der Verkehrsordnung weist der Verfasser auf v. d. Leyen's Abhandlung über dieselbe hin, welche im vorigen Jahrgang dieser Zeitung S. 798 flg. sehr anerkennend besprochen wurde.

Verschiedenes.

Ein sehr gelungenes, wohlgetroffenes Brustbildniss des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten Herrn Thielen ist soeben in Eckstein's Verlagsanstalt hierselbst erschienen. Die Vervielfältigung ist auf dem Wege der Photogravüre erfolgt. In Facsimile ist die Unterschrift des Ministers und das Datum: „Berlin, den 14. September 1894“ beigefügt. Allen Verehrern unseres Eisenbahnministers dürfte das sauber ausgeführte Bild, das in zwei verschiedenen Grössen vorliegt und sich als Wandschmuck bestens eignet, ohne Zweifel willkommen sein.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Harm, Mitglied des Betriebsamts Wittenberge-Leipzig, in Magdeburg, und Panten, Mitglied des Betriebsamts in Glogau, sind gestorben.

Bayerische Staatseisenbahnen.

In ihrer dermaligen Diensteseigenschaft sind berufen worden: Der Bezirks-Maschineningenieur bei der Centralwerkstätte München, Franz Heldrich, als Vorstand der Central-Magazinverwaltung München, und der Abtheilungs-Maschineningenieur bei dem Oberbahnamt Augsburg, Albert Hübler, zu der Centralwerkstätte München.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Die Stelle des Bahnhofverwalters I. Klasse in Mergentheim wurde dem Sekretär Bofinger bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen übertragen. Kulturinspektor, Oberinspektor Lang in Stuttgart ist mit seinem Einverständniss aus dienstlichen Gründen auf die Stelle des Vorstands der Eisenbahn-Hauptmagazinsverwaltung in Esslingen versetzt worden. Dem Betriebs-Bauinspektor Wundt in Heilbronn wurde die Stelle des Vorstands des bautechnischen Büreaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unter Verleihung des Titels eines Oberinspektors übertragen. Dem Betriebs-Bauinspektor Schneider in Ludwigsburg ist der Titel und Rang eines Bauraths, dem Finanzrath Strasser bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der Titel und Rang eines Ober-Finanzraths verliehen worden. Betriebs-Bauinspektor Harttmann in Rottweil wurde auf Ansuchen nach Heilbronn versetzt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen sind eröffnet worden:

1. am 1. August d. J. die an der Linie Venlo-Mastricht zwischen Reuver und Tegelen gelegene, für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Belfeld auch für den Gepäck- und Wagenladungsverkehr;
2. am 1. Oktober d. J. die an der Linie Venlo-Eindhoven zwischen Helenaveen und Horstsevenum gelegene Haltestelle Amerika für den Personen-, Gepäck- und den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr, mit Ausnahme von Fahrzeugen.

   Da sich eine Viehladebühne auf dieser Haltestelle nicht befindet, erfolgt das Auf- und Abladen von Pferden und Vieh durch eine sogen. Kuhbrücke und nur in Wagen, welche von der Langseite beladen werden können.

   Das Auf- und Abladen von Schafen und Schweinen in Wagen mit doppeltem Boden kann nicht stattfinden;
3. gleichfalls am 1. Oktober d. J. der Bahnhof Maarssen, an der Linie Amsterdam-Utrecht, für den Verkehr von Eil- und Frachtgut, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen, sodass dieser Bahnhof für den gesammten Verkehr, mit alleiniger Ausnahme von Wohnungswagen (sogen. Künstlerwagen usw.) und Möbelwagen eingerichtet ist.

Ferner ist der Bahnhof Vlissingen (Stadt) aufgehoben und der Name des Bahnhofs Vlissingen (Hafen) in Vlissingen abgeändert worden.

Berlin, den 12. November 1894. (2744)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Westdeutscher Verband. Für Petroleum und Naphta von den Hafenstationen nach Basel trans. im Verkehre mit gewissen Westschweizerischen Stationen kommen vom 20. d. Mts. anderweite ermässigte Frachtsätze zur Anwendung, worüber das Nähere bei den Tarifstationen zu erfahren ist.

Hannover, den 12. Nov. 1894. (2745)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen- und Verbands-Güterverkehre der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember 1894 wird die Verkehrsstelle Connewitz, die bis jetzt nur dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, auch für Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Die der Frachtberechnung im Binnenverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in den Nachträgen XVI bis XIX zum Kilometerzeiger vom 1. April 1888 bereits vorgesehen.

In den Verbandsverkehren mit Connewitz werden Eil- und Stückgüter bis auf weiteres nur direkt abgefertigt, insofern die Frachtberechnung gemäss der Tarife auf Grund der Kilometer-Tariftabellen erfolgen kann.

Dresden, am 8. November 1894. (2746)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Berlin-Hanseatischer Güterverkehr. Im Verkehr der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen einerseits und der Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn andererseits werden mit dem 15. November 1894 die Gebühren für die Ueberführung und Ueberladung der Wagenladungsgüter in Altona ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. November 1894. (2747MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zur zweiten Abtheilung des Heftes 1 der Verbandstarife (Verkehr Rheinland-Westfalen-Mittel- und Westschweiz) tritt am 15. d. Mts. der 2. Nachtrag in Kraft. Ausser einigen Berichtigungen und dergl. enthält derselbe Frachtsätze für die neu einbezogene Station Rath des Direktionsbezirkes Köln rechtsrheinisch.

Karlsruhe, den 13. November 1894. (2748)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 15. d. Mts. tritt zur 2. Abtheilung des Heftes 3 der Verbandstarife (Altona, Hannover, Oldenburg und Lübeck-Büchen-Mittel- und Westschweiz) der 2. Nachtrag in Kraft. Durch denselben wird die Station Bad Nauheim in den direkten Verkehr aufgenommen und die Station Einbeck in den Ausnahmetarif Nr. 6 einbezogen.

Karlsruhe, den 12. November 1894. (2749)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 1. Januar 1895 treten im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr (Gütertarif, Theil II, Heft 1) erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 A (Eisen und Stahl etc.) für nachstehend genannte Stationen in Kraft:

Station	Satz	
Bodenfelde	2.25 M.	Eisenb.-Dir.-Bz. Hannover.
Hardegsen	2,19 „	
Peine	2,12 „	
Uslar	2,23 „	
Dresden-Altstadt	2,00 M.	Sächsische Staatsbahnen.
Dresden-Friedrichstadt	2,00 „	
Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bahnhof)	2,00 „	
Dresden-Elbkai (Alt- u. Neustadt)	2,00 „	
Potschappel	2,00 „	
Reichenbach i. V.	2.05 „	
Amberg	2,09 M.	Bayerische Staatsbahnen.
Bamberg	2,28 „	
Fürth b. Nürnberg	2,28 „	
Nürnberg C. B.	2,28 „	
Nürnberg O. B.	2,27 „	
Regensburg	2,14 „	
Wernberg	2,10 „	

Von demselben Tage an gelten für die in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 6 A aufgeführten Artikel „Messingwaaren, sowie andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen etc." von den oben aufgeführten Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover nach Sosnowice nicht mehr die Sätze dieses Ausnahmetarifs, sondern die höheren Sätze der allgemeinen Wagenladungsklasse B.

Breslau, den 15. November 1894. (2750)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 20. d. Mts. wird die Station Obertsroth der Badischen Staatsbahnen für den Wagenladungsverkehr in die Gütertarifhefte I—IV sowie in das Heft I des Steinkohlen- etc. Ausnahmetarifs einbezogen. Die betheiligten Dienststellen geben nähere Auskunft.

Köln, den 12. November 1894. (2751)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. In den Ausnahmetarif Nr. 1 der 2. Abtheilung des Heftes 4 der Norddeutsch-Schweizerischen Tarife (Ausnahmetarif für rohe Baumwolle) werden auf den 15. d. Mts. nachverzeichnete Frachtsätze für die Station Reiden der Schweizerischen Centralbahn (eigene Linien) aufgenommen:

	Centimes für 100 kg
Altona	310
Brake, Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham	310
Bremen	310
Cuxhaven	342
Hamburg H.	307
Harburg H.	307
Harburg U. E.	309
Lübeck	323
Stettin	384

Karlsruhe, den 13. Novbr. 1894. (2752)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Erfurt, Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Mit Gültigkeit vom 1. März 1895 ab kommt im diesseitigen Binnen-Gütertarif vom 1. Januar 1893 an Stelle des Ausnahmetarifs 20b (Verkehr der sonstigen Stationen des Direktionsbezirks Berlin untereinander) ein neuer Ausnahmetarif Nr. 20b für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets zur Einführung. Durch denselben werden im Verkehr mit Cottbus, Peitz-Stadt, Frankfurt a/O. und Königs-Wusterhausen sowie einer Anzahl weiterer Empfangsstationen behufs Durchführung einer gleichmässigen Frachtberechnung die bisherigen Frachtsätze zum Theil erhöht und zum Theil ermässigt. Vom gleichen Tage ab treten im Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt (einschliesslich Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn) sowie im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt innerhalb des Gebiets der vormaligen Berlin-Görlitzer und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn neben einzelnen geringfügigen Erhöhungen ermässigte Frachtsätze nach Cottbus, Peitz-Stadt, Frankfurt a/O. und Königs-Wusterhausen sowie in einigen weiteren Stationsverbindungen in Kraft. Näheres über die Frachtsätze ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie bei dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 10. Novbr. 1894. (2753MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Die Station Diez wird vom 1. Dezember d. J. als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen einbezogen. (2754)

Frankfurt a/M., den 13. Novbr. 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Westösterr.-Ung. Seehafen-Verband. Am 1. Dezember 1894 tritt der Tarifnachtrag 1 in Kraft, enthaltend neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 16 (Baumwolle), Einbeziehung der Station Wilhelmsburg bei Hamburg und Aenderungen des Kilometerzeigers. Druckabzüge sind durch die Verbandstationen und durch die Auskunftsbüreaus in Berlin (Bhf. Alexanderplatz) und in Wien (Johannesgasse) unentgeltlich zu beziehen.

Berlin, den 17. Nov. 1894. (2755MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlen-Verkehr mit Nordbaden. (Saarkohlentarif Nr. 5.) Vom 20. November d. J. ab wird die Station Obertsroth der Badischen Staatseisenbahnen in den vorgenannten Kohlenverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 17. November 1894. (2756)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa trans. Am 1. Januar 1895 wird der im Gütertarif von Deutschen Stationen nach

a) Alexandrowo,
b) Thorn, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg,
c) Mlawa, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,

zur Weiterbeförderung nach Russland vom 1. Januar 1893, sowie in den dazu gehörigen Nachträgen enthaltene Ausnahmetarif Nr. 5 A, B und C für Eisenwaaren, Façon- und Roheisen etc. aufgehoben.

Von dem gleichen Zeitpunkte ab tritt ein neuer Ausnahmetarif Nr. 5 A, B und C mit veränderter Waarennomenklatur in Kraft.

Die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs erfahren für Entfernungen über 800 m keine Veränderungen.

Für Entfernungen unter 800 km kommen neben einigen Tariferhöhungen im Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt und Hannover und neben mehreren Tarifeinschränkungen, verschiedene Tarifermässigungen zur Einführung.

Nähere Auskunft über den neuen Ausnahmetarif ertheilen die betheiligten Eisenbahnverwaltungen, sowie die unterzeichnete Königliche Eisenbahndirektion.

Bromberg, den 10. Nov. 1894. (2757)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal- und Staatsbahnverkehre des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Niederdeutscher, Norddeutscher, Thüringisch-Bayerischer und Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Jüterbog-Treuenbrietzen (voraussichtlich am 1. Dezember d. J.) werden die Stationen Schiessplatz Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen in die oben bezeichneten Verkehre einbezogen.

Auf den Stationen Schiessplatz Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen findet Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, auf den Stationen Schiessplatz Jüterbog und Treuenbrietzen ausserdem noch Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 11. Nov. 1894. (2758MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 treten erhöhte Frachtsätze für den Klassengutverkehr zwischen Schönpriesen und Reichenberg (S. St. B. u. S. N. D. V. B.) und neue Frachtsätze der Stückgutklasse II und der Klassen C 1 und C 2 für den Verkehr zwischen Nestomitz (Zuckerfabrik) und Reichenberg (S. St. B. und S. N. D. V. B.) in Kraft, die bei

diesen Stationen schon jetzt zu erfahren sind.
Dresden, am 14. November 1894. (2759)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Der mit Gültigkeit vom 5. Oktober alten/17. Oktober neuen Stils eingeführte Deutsch-Russische Ausnahmetarif für die Beförderung von Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) von einzelnen Russischen Stationen nach Deutschland und Niederland, der von dem genannten Zeitpunkt ab nur für die Deutschen Stationen galt, wird mit sofortiger Gültigkeit auch auf die Niederländischen Stationen ausgedehnt.
Bromberg, den 10. Novbr. 1894. (2760)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Allgemeine Ausschreiben. Die Gültigkeit des Ausschreibens gleichen Betreffs vom 13. Januar 1894 (Nr. 7 der Vereinszeitung vom 24. Januar 1894) wird mit Wirksamkeit ab 1. Januar 1895 auf den Verkehr zwischen Stationen der Schweizerischen Bahnen einerseits und des Direktionsbezirkes Bromberg andererseits beschränkt.
Die Abfertigung bezüglicher Sendungen hat mittelst Umkartirung in Probstzella auf Grund der Preussischen Lokaltarife bezw. der direkten Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife zu erfolgen.
München, den 10. November 1894. (2761)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 20. Dezember 1894 alten/1. Januar 1895 neuen Stils ab werden die Hefte I und II des Gütertarifs, Theil II, für den Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischen Verband vom 13. Januar 1885 nebst Nachträgen, sowie der Importtarif von Frankreich nach Russland vom 3. Januar 1891 nebst Nachtrag aufgehoben. Die vorgenannten Tarife werden durch neue, von dem Eingangs bezeichneten Tage an gültige Tarife ersetzt werden.
Der besonders herausgegebene Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs und Hanf usw. von Russland nach Belgien und Frankreich vom 13. April 1893, sowie der ebenfalls besonders herausgegebene Ausnahmetarif für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) von Russland nach Belgien vom 12. November dieses Jahres bleiben bestehen.
Köln, den 17. November 1894. (2762)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumänien anderseits. (Einführung des Nachtrages III zu Theil I.) Am 1. Januar 1895 gelangt der Nachtrag III zum vorbezeichneten, vom 1. April 1890 gültigen Theil I zur Einführung. Derselbe enthält die Aufhebung der in diesem Theile I enthaltenen und noch gültigen Bestimmungen, und zwar mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, sowie für den Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg und vom 1. Februar 1895 für den Rumänisch - Norddeutschen und Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie für den Elbeumschlags-Verkehr Rumänien-Laube.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.
Wien, am 13. November 1894. (2763)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Aufhebung von Frachtsätzen für die Beförderung von Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz, sowie Eisenbahnschwellen. Die im Lokal - Gütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt D, sub IX, B, 2 (Neuauflage vom 1. Januar 1894) enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Beförderung von Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz, sowie Eisenbahnschwellen ab Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen nach Nowosielitza, dann nach Suczawa transit für Rumänien und Südrussland treten am 31. Dezember 1894 ausser Wirksamkeit.
Ueber die an deren Stelle zur Einführung gelangenden Taxen im Verkehre mit Nowosielitza wird eine besondere Bekanntmachung erlassen werden, während für den Verkehr nach Suczawa transit für Rumänien und Südrussland in der Neuauflage des genannten Tarifes pro 1895 theilweise erhöhte Taxen enthalten sein werden.
Wien, am 14. November 1894. (2764)

Galizisch - Rumänischer Holzverkehr. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit 1. Januar 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Nutzholz und Schwellen von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Galiz. Linien) nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen zur Einführung.
Der neue Tarif enthält gegenüber dem bisherigen Ausnahmetarife vom 1. Februar 1893 — welcher gleichzeitig ausser Wirksamkeit tritt — theilweise geänderte Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen Hatna trs. und Hliboka trs.
Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 40 Hellern = 40 Cts. für das Stück zu beziehen.
Wien, am 9. November 1894. (2765)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr (Verkehr mit Oesterreich). (Einführung eines Ausnahmetarifes für verschiedene Artikel.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1894 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von verschiedenen Artikeln in Wagenladungen zwischen Stationen
der K. K. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft,
„ K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
„ K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn,
„ Mährisch - Schlesischen Centralbahn,
„ K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
„ K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und
„ priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit (Stationen der Jura-Simplonbahn) andererseits in Kraft.
Durch denselben werden nachstehende auf dem Instruktionswege eingeführten Frachtsätze aufgehoben, und zwar:
a) mit 30. November 1894
1. der am 1. Juli 1885 zur Einführung gekommene Frachtsatz von 44.18 Francs pro 1 000 kg rücksichtlich Bakov - Romanshorn transit für Sammelladungen bei Aufgabe von 7 000 kg;
2. der vom 1. September 1891 an gültige Frachtsatz von 49,07 Frcs. pro 1 000 kg für Güter aller Art rücksichtlich Bodenbach und Tetschen-Genf transit;
3. der vom 1. November 1893 an gültige Frachtsatz von 52,92 Frcs. pro 1 000 kg für Güter aller Art Bakov-Genf transit bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 7 000 kg;
b) mit 31. Januar 1895
die vom 1. April 1887 gültigen Frachtsätze für Sammelladungen rücksichtlich Bodenbach und Tetschen - Romanshorn transit von 45,— Frcs. und rücksichtlich Reichenberg - Romanshorn transit von 48,60 Frcs. pro 1 000 kg.
Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Cts. für das Stück erhältlich.
Wien, am 14. November 1894. (2766)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages V zum Lokalgütertarife, Theil II — Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1894 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stanislau-Woronienka gelangt zum Lokal-Gütertarife (Neuauflage vom 1. Januar 1894) Theil II — Heft 2 der Nachtrag V zur Einführung.
Dieser Nachtrag enthält:
I. den Kilometerzeiger für die Strecke Stanislau-Woronienka und
II. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen gegen Erlag von 10 kr. pro Stück erhältlich.
Wien, den 9. November 1894. (2767)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich - Ungarn und Deutschland anderseits. (Einführung der Abtheilung B des Theiles I.) Am 1. Januar 1895 gelangt die Abtheilung B des Theiles I für den vorbezeichneten Güterverkehr zur Einführung, welche allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern, besondere Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände, die Güterklassifikation, sowie den Nebengebührentarif enthält.
Die Abtheilung B des Theiles I ist gültig ab 1. Januar 1895 für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, sowie für den Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg und ab 1. Februar 1895 für den Rumänisch - Norddeutschen und den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie für den Elbeumschlags - Verkehr Rumänien-Laube.
Exemplare der Abtheilung B des Theiles I sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.
Wien, am 13. November 1894. (2768)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn Grand Central Belge. Die Verwaltung hat zum Allgemeinen Tarif (Theil II) für den Transport von Gütern usw. auf ihren Niederländischen Linien

und auf der Deutschen Strecke Simpelveld (Grenze) -Aachen einen 4. Nachtrag in Kraft gesetzt.
Brüssel, den 13. November 1894. (2769)

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Januar n. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Köln (Hauptbahnhof), Köln (Südbahnhof) und Köln (Westbahnhof) einerseits und verschiedenen Stationen des diesseitigen Bezirks und den Stationen Braubach, Camp, Oberlahnstein und Rüdesheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits anderweite, nach der wirklichen Entfernung berechnete Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze in Kraft. Dieselben erleiden gegen die bisherigen bezüglichen Tarifsätze unbedeutende Erhöhungen.
Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Köln, den 15. November 1894. (2770)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Januar k. J. tritt in den Fahrpreisen zwischen Frankfurt a/M. und Metz eine Preiserhöhung ein, worüber die beiden Stationen Auskunft ertheilen.
Mainz, den 13. November 1894. (2771)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

3. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von
- 6 Stück vierachsigen Schnellzugs-Durchgangswagen I./II. Klasse nebst 2 Reserve-Drehgestellen,
- 6 Stück zweiachsigen Schnellzugs-Kupeewagen I./II. Klasse,
- 6 Stück zweiachsigen Schnellzugs-Kupeewagen III. Klasse,
- 10 Stück zweiachsigen Durchgangswagen III. Klasse,
- 3 Stück zweiachsigen Durchgangswagen I., II., III. Klasse.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 5 *M.* erhoben werden.
Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 6. Dezember l. J. portofrei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Karlsruhe, den 7. Nov. 1894. (2772)
Generaldirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 91. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-österreichischen Postgebietes) und durch die Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. November 1894.

Inhalt:

Der „Zug vom Lande“ und die Eisenbahnen.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Unfälle im Septbr. d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Namensänderung von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Ergebnisse der Verwaltung vom 1. April 1892 bis 1. April 1894.
Besetzung der Schiedsgerichte.
Portoaversionirung.
Sonntagsruhe.
Platzkarten.
Aus dem Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen.
Kleinbahnen: Vorarbeiten.
Strassenbahnen.
Dortmund-Rheinkanal.
Allgemeine Elektrizitätsges.
Die erste Deutsche Gasbahn.
Aus den Niederlanden:
Zur Geschichte der Niederländ. Eisenbahnen.
Die Sonntagsruhe.
Monatskarten.
Aus Luxemburg:
Wilhelm-Luxemburg-E. in 1893.
Prinz Heinrich-Eisenbahn.
Aus Afrika:
Tunesien. Algerien.
Urtheile.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der „Zug vom Lande“ und die Eisenbahnen.

Von Freiherr zu **Weichs-Glon.**

Eine der bemerkenswerthesten Begleiterscheinungen des gesellschaftlichen und wirthschaftlichen Entwickelungsprozesses unserer Zeit ist der immer grössere Dimensionen annehmende „Zug vom Lande“, d. h. jener Theil der inneren Wanderungen einer Bevölkerung, welcher seine Bewegung innerhalb eines Staates in der Richtung vom Lande nach den Städten nimmt. Den wenigsten ist bekannt, welchen Umfang die inneren Wanderungen überhaupt besitzen. Es wird auch der Sache eine im Verhältniss zu ihrer Bedeutung viel zu geringe Beachtung geschenkt, und dementsprechend bestehen auch nur wenige lückenhafte statistische Aufschreibungen, die zu weitergehenden Schlussfolgerungen nicht berechtigen. Zweifellos liegt aber gerade hier ein Gebiet für dankbare und erfolgreiche Arbeit der Sozialpolitik, und manche Fragen, an denen heute herumgedoktert wird, würden ihrer Lösung näher gebracht werden können, wenn man die Regel, die Gesetzmässigkeit jener inneren Wanderungen erkannt und ihre Beziehungen zu anderen wirthschaftlichen, sozialen und politischen Erscheinungen durch Gegenüberstellen paralleler Zahlenreihen erforscht haben würde.

Von Zeit zu Zeit nur dringt in die Oeffentlichkeit eine Mittheilung, die wie ein grelles Streiflicht die Sachlage beleuchtet. Man pflegt darüber zu staunen — aber damit ist die Sache auch abgethan, und man wendet sein Interesse den nächstfolgenden Tagesneuigkeiten zu. So brachten z. B. vor einigen Jahren die Wiener Zeitungen die Nachricht, dass sich ein Verein der „Urwiener“ gebildet habe, für dessen Beitritt die Bedingung bestand, dass die Familie des Betreffenden durch mehrere Generationen in Wien ansässig gewesen sei; es fanden sich in der ganzen Millionenstadt nur etliche 80 Mitglieder! In London erliess vor mehreren Jahren James Cantlie einen öffentlichen Aufruf, um diejenigen zu finden, deren Vorfahren vier Generationen lang in London gewohnt hatten; es meldete sich niemand!

Jene inneren Wanderungen an sich sind allerdings keine neue Erscheinung. Man kann ihre Anfänge auf die Zeit zurückführen, wo die Wanderungen ganzer Völkergruppen vom Osten nach dem Westen des Europäischen Kontinents zur Ruhe kamen. Im folgenden Mittelalter bestanden sie schon neben den Wanderungen ganzer Gesellschafts- und Berufsstände. Heute stellen sie sich als eine vollkommen unorganisirte Massenbewegung Einzelner dar. Ein kleines Bild derselben gibt u. a. Bücher (Entstehung der Volkswirthschaft). So sind auf Grund der Volkszählung vom Jahre 1880 z. B. in Belgien 32,8 % der Bevölkerung ausserhalb der Gemeinde ihres derzeitigen Wohnsitzes geboren. In Preussen sind geboren: in der Zählungsgemeinde 57,6 %, im Zählungskreise 16,9 %, in der Zählungsprovinz 16,7 %, in Preussen 6,1 %, sonst im

Reiche 1,9 %. In der Schweiz sind geboren in der Wohngemeinde 56,4 %, in anderen Gemeinden des Kantons 25,7 %, in anderen Kantonen 11,5 %. Bücher schätzt die Zahl der Bevölkerung Europas, welche ihren Wohnort nicht der Geburt, sondern der Wanderung verdankt, weit über 100 Millionen. Dabei sind die Wanderungen, die innerhalb der Gemeinden erfolgen, gar nicht mitgezählt; dieselben belaufen sich wohl auf ein Vielfaches jener Zahl. Und zieht man nun noch die Wanderungen während eines Menschenalters oder von zwei oder mehreren Generationen in Betracht, so kommt uns der kolossale Umfang jener Massenbewegung erst recht zum Bewusstsein und die Ziffern der A u s w a n d e r u n g — von 1821 bis 1880 sind aus allen Europäischen Staaten rund 10 Millionen Menschen nach Amerika ausgewandert — müssen dagegen verschwinden.

Was die allgemeine, allerdings wieder in eine Reihe von Einzelursachen auflösbare Ursache dieser inneren Wanderungen ist, darüber kann wohl kaum ein Zweifel bestehen: die Herbeiführung besserer Lebensbedingungen. Mit Sicherheit lässt sich behaupten, dass, wenn an einem Orte die Lebensbedingungen, Erwerbsgelegenheiten und dergleichen günstige sind, kein Mensch zum Wanderstabe greift, wenn er nicht die Gewissheit oder die Hoffnung auf eine Besserung jener Bedingungen im neuen Wohnorte hat. Die inneren Wanderungen bezwecken daher, sich in ständiger auf- und abgehender Wellenbewegung ins Gleichgewicht mit den jeweilig gegebenen örtlichen und zeitlichen Erwerbsvortheilen zu setzen.

Aus der Erscheinung dieser Massenbewegung heben sich nun in unserer Zeit in besonderer Weise die Wanderungen vom Lande in die Städte hervor. An sich ist ja auch diese Strömung nichts neues, die Städtebildung ist im allgemeinen darauf zurückzuführen. Das Land war von jeher menschenproduzirend, die Städte waren immer menschenkonsumirend. Es kann demnach als ein ganz naturgemässer Vorgang bezeichnet werden, wenn das Land den Ueberschuss an gesunden Kräften des Bauernthums zur Ergänzung oder auch Erweiterung der Bevölkerung der Städte abgibt. Gesund ist dieser Prozess jedoch nur dann, wenn es sich um die Ueberschüsse der ländlichen Bevölkerung handelt, und wenn nicht die letztere an ihrem progressiven Wachsthum gehindert, oder aber gar die ganze Menschenerzeugung des Landes von den Städten absorbirt wird, wie dies heute vielfach der Fall ist. So ergab z. B. die Volkszählung von 1885 eine Steigerung der Bevölkerung Deutschlands seit 1880 um 1,6 Millionen; die ländliche Bevölkerung hatte jedoch um rund 140 000 abgenommen. In der Zählungsperiode 1885—1890 nahm die Bevölkerung um 2,57 Millionen zu, die ländliche Bevölkerung um rund 195 000 ab. Die Zahl der Städte mit über 8 000 Einwohnern stieg in jenem Dezennium von 287 auf 443. Städte mit über 100 000 Einwohnern waren 1870 14, 1880 20, 1890 28. Im „Archiv des Deutschen Landwirthschaftsrathes" (1892) gibt Professor Dr. Sering aus der Statistik des Deutschen Reiches u. a. folgende Bilder von jenen Wanderungen:

	Stadtbevölkerung (Orte von mehr als 2 000 Einw.)	%	Landbevölkerung	%
1871	14 790 798	36,1	26 219 352	63,9
1875	16 657 172	39,0	26 070 178	61,0
1880	18 720 530	41,4	26 513 531	58,6
1885	20 478 777	43,7	26 376 927	56,3
1890	23 243 229	47,0	26 185 241	53,0

Es lebten von je 100 Einwohnern Deutschlands	1871	1875	1880	1885
in Städten mit über 100 000 Einw. .	4,8	6,2	7,2	9,5
„ „ von 20—100 000 „ .	7,7	8,2	8,9	8,9
„ „ „ 5—20 000 „ .	11,2	12,2	12,7	12,9
„ „ „ 2—5 000 „ .	12,4	12,6	12,7	12,4
„ Orten unter 2 000 Einw.	63,9	61,0	58,6	56,3

Diese Ziffern bilden wohl einen klaren Beleg für jenen in vieler Hinsicht verhängnissvollen und in stetigem Steiger begriffenen Strom in die grossen Städte und die Entvölkerung des platten Landes. Einzelne Statistiker haben sogar schon berechnet, dass das Volkskapital am Lande in nicht ferner Zeit gänzlich aufgezehrt sein wird. In allen Ländern ist natürlich diese Bewegung nicht gleich gross und nicht gleich stark; aber konstatiren lässt sie sich überall, schon aus den letzten, vor unsere Augen gelangenden Erscheinungen. Sie tönt heraus aus den Klagen der Landwirthschaft über den wachsenden Arbeitermangel, sie zeigt sich aus der Zunahme der städtischen Bevölkerung, sowie aus der Vermehrung des Heeres der Arbeitslosen in den grossen Städten und Industriezentren.

Die neben und innerhalb der vorerwähnten allgemeinen Ursache bestehenden Ursachen dieses anwachsenden Stromes in die Städte können hier nur angedeutet werden.

Die Getreidemengen, die von dem jungfräulichen und erträgnissreichen Boden aussereuropäischer Länder hervorgebracht und zu fortwährend noch sinkenden Preisen auf die Europäischen Märkte geworfen werden, haben zunächst zur Folge, dass der Getreidebau in den Europäischen Kulturstaaten bei dem gegenwärtigen System der Bewirthschaftung des Bodens immer unrentabler wird. Diesem Sinken der Grundrente kann der Bauer nicht die Mittel überlegener Technik und Chemie entgegensetzen, um das Drei- oder Vierfache seiner bisherigen Ernte zu erzielen, weil seine Verschuldung zu weit fortgeschritten ist, um jene Mittel zu beschaffen. Besten Falles wendet er sich dem Anbau von Hack- und Handelsfrüchten zu und tritt dadurch in den Dienst der Industrie. Dies ist von einschneidender Wirkung einerseits auf das Vertragsverhältniss der ländlichen Arbeiter; denn an Stelle der zu Haus und Hof gehörigen Dienstleute mit vorwiegender Naturallöhnung treten in Geld entlohnte Wanderarbeiter und Taglöhner, welche nur kurze Zeit im Jahre benöthigt werden; andererseits verschlechtert sich die Ernährung der landwirthschaftlichen Bevölkerung, deren Kraft durch den an Stelle von Brot und Fleisch tretenden Schnaps rasch herabgeht, ein Umstand, der sich mit Sicherheit aus den Assentirungslisten entnehmen lässt.

Häufig ist aber der Bauer gar nicht mehr imstande, einen Wechsel des Wirthschaftssystems durchzuführen; er verkauft sein Hab und Gut freiwillig oder zwangsweise (fast in allen Europäischen Staaten sind die Zwangsversteigerungen von Bauerngütern von Jahr zu Jahr in rascher Zunahme begriffen), er löst die Kette, die ihn an seinen nominellen Besitz, d. h. an das eine Elend gefesselt hat, und begibt sich in das Heer der besitzlosen Industriearbeiter, in eine neue soziale Klasse, für deren Schlagworte er bald Verständniss fühlt, um vielleicht schon selbst oder doch in seinen Kindern die Zahl der Arbeits- und Besitzlosen zu vermehren, d. h. sich dem anderen Elende zu überantworten.

Aber auch die Gesetzgebungen sind schuldtragend an dem „Zug vom Lande." Immer noch ist der „kleine Mann" auf dem Lande übersehen worden; immer ist es übersehen worden, ihm die Erreichung der untersten Stufe des Bauernthums zu ermöglichen. Nun das Brot am Lande zu hart wird, zieht er in hellen Haufen zur Stadt. Es ist damit auch der Nachwuchs der ländlichen Bevölkerung unterbunden.

Auch der Europäische Militarismus wirkt in gleichem Sinne, nämlich auf Verminderung und Degenerirung der ländlichen Bevölkerung. Die besten und kräftigsten Leute werden unter die Waffen gestellt, und wollen dann in der Regel, wenn sie in der städtischen Garnison die Freuden des Kulturlebens kennen gelernt haben, nicht mehr hinter dem väterlichen Pfluge einhergehen.

Also Sinken der Grundrente, Verschuldung des Bauern, Freitheilbarkeit des ländlichen Besitzes, Wechsel im Vertragsverhältnisse der ländlichen Arbeiter, Verschlechterung der Ernährung und Lebensbedingungen, Versäumnisse der Gesetz-

gebung und Militarismus bewirken — von einer sich allenthalben steigernden Genusssucht ganz abgesehen — den krankhaft wachsenden „Zug vom Lande.“

Wenn man bedenkt, dass in der jungen Wissenschaft der Sozialpolitik sich die Anschauungen selbst deren berufensten Vertreter in Haupt- wie in Einzelfragen noch diametral gegenüberstehen, so wird man es erklärlich finden, dass man auch hinsichtlich des „Zuges vom Lande“, dessen Bedeutung, Ursachen und Folgen, noch nicht über sichere Erkenntnisse verfügt, und man noch — ein sicheres Zeichen der Ungereiftheit — die offen zu Tage liegenden, gewissermaassen an der Oberfläche schwimmenden letzten Erscheinungen und Formen mit bestehenden Einrichtungen und Verhältnissen in ursächlichen Zusammenhang bringt, ohne auch nur zu versuchen, das Gewordene historisch zu erklären. So hört man auch häufig die inneren Wanderungen und insbesondere die Wanderung in die Städte in Beziehung zu den Eisenbahnen bringen und die letzteren geradezu als die Hauptursache jener bedenklichen Mobilität der Bevölkerung zu bezeichnen.

Ob diese Behauptung berechtigt ist, wie weit und wodurch die Eisenbahnen wirklich als Ursache angesehen werden dürfen, der Untersuchung dieser Fragen ist der vorliegende Aufsatz gewidmet.

Hält man an dem Eingangs Gesagten fest, dass als allgemeine Ursache der inneren Wanderungen das Streben, bessere Lebens- und Erwerbsbedingungen herbeizuführen, erkannt werden müsse, so scheint es zunächst wohl unzweifelhaft, dass die Eisenbahnen, wie überhaupt die modernen Verkehrsmittel, wenn auch nur mittelbar aber doch wesentlich zu jener Massenbewegung beigetragen haben. Die menschliche Wirthschaft entwickelt sich unaufhaltsam in der Richtung einer Ausbreitung der Industrie und des fortwährenden Ersatzes menschlicher und thierischer Muskelarbeit durch Maschinen. Dies vollzieht sich mit Naturnothwendigkeit. Die Erfindungen auf den Gebieten der Technik und Chemie, die fortschreitende Nutzbarmachung der Naturkräfte und die intensive Ausbreitung und Vervollkommnung der Verkehrsmittel führen zu einer steten Vermehrung der Kapitalsfixirungen, und sind aus dem Interesse und dem Streben eben dieses Kapitals hervorgegangen, die Erzeugungskosten pro Einheit der Produkte herabzumindern, um dadurch bei gleichzeitiger Herabsetzung der Einzelpreise den jeweilig erreichbaren grösseren Totalgewinn zu erzielen, und durch Vernichtung oder Einverleibung möglichst vieler Gegnerkonkurrenten dem Monopole näher zu kommen.

Gegenüber diesem unverrückbaren Gang der Dinge, in welchem die Verkehrsmittel vielleicht die bedeutendste Rolle spielen, ist ein Bedauern oder der Versuch einer Ablenkung oder Verhinderung ganz und gar unangebracht, um so weniger, als sich wohl mit Bestimmtheit behaupten lässt, diese Entwickelung *an sich* sei mit dem Kulturfortschritt der Menschheit in gewissem Sinne identisch. Zu bedauern ist nur, dass mit dieser Entwickelung der Wirthschaft die Entwickelung der Rechtsordnung, die Ausgestaltung und Auseinanderhaltung von öffentlichem und privatem Rechte nicht Schritt gehalten haben, dass die Gesetzgebungen die harmonische Entwickelung aller Produktionsformen und Produktionszweige nicht im Auge behalten haben, und *dadurch* die schweren Missstände auf sozialem, wirthschaftlichem und politischem Gebiete hervorgerufen wurden, welche nur Begleiterscheinungen jener Wirthschaftsentwickelung sind.

Dass Rechtsordnung und Gesetzgebung hinter der wirthschaftlichen Entwickelung soweit zurückgeblieben und sie im Fluge von den ständig wechselnden und sich vermehrenden Ereignissen überholt worden sind, daran trägt nun vor allem die Erfindung der Dampfmaschine, insbesondere aber die Erfindung der Lokomotiv-Eisenbahn schuld, welche beide auf ihrem rasenden Siegeslaufe durch die Welt alle Verhältnisse revolutionirten.

Von diesem Gesichtspunkte aus haben also die Eisenbahnen als wichtigste Faktoren und als eine Voraussetzung des heutigen Wirthschaftssystems thatsächlich und in ganz erheblicher Weise dazu beigetragen, den „Zug vom Lande“ hervorzurufen. Dies ist jedoch keine unbedingte und keine nothwendige Wirkung der Eisenbahnen, keine von dem Begriffe der Verkehrsmittel-Vervollkommnung untrennbare Wirkung, sondern eine Wirkung, die lediglich auf die Versäumnisse und das Zurückbleiben der Entwickelung der Rechtsordnung und der Gesetzgebung zurückzuführen ist. Wenn die Eisenbahnen in Verbindung mit der Schifffahrt es auch thatsächlich ermöglichten, dass Europa mit billigem Getreide aus Amerika, Indien und Russland überschwemmt wurde, und die Grundrente zum Theil infolge dessen fortwährend sinkt, wenn die Eisenbahnen dadurch, sowie durch die bedeutenden Opfer, welche die Steuerträger vieler Länder für ihre Herstellung bringen mussten, zur Verschuldung des Bauernstandes beigetragen haben, wenn sie auch der Gutszertheilung und dem Handel mit Grund und Boden Vorschub leisteten und in einseitiger Weise den industriellen und Handelsinteressen, sowie der industriellen Entwickelung dienten, so lassen sich doch Verhältnisse denken, und durch Ausbildung des Rechts, sowie durch entsprechende gesetzgeberische, verkehrs- und tarifpolitische Maassnahmen auch zur Verwirklichung bringen, in welchen jene durch die Eisenbahnen mitveranlassten nachtheiligen Wirkungen ganz oder theilweise aufgehoben werden. Es lässt sich auch denken, dass die Wunden, welche dergestalt durch die Eisenbahnen geschlagen wurden, auch wieder durch die Eisenbahnen geheilt werden, die letzteren im Gegentheil dazu beitragen die Lebens- und Erwerbsbedingungen der ländlichen Bevölkerung zu bessern und damit den „Zug vom Lande“, den anschwellenden Strom in die Städte, der theilweise durch sie entfesselt wurde, wieder in natürliche Bahnen zu lenken.

Unter allen Umständen bleibt es dagegen fraglos, dass die Eisenbahnen als vervollkommnete und verbilligte Verkehrsmittel eine *Erleichterung* für jene inneren Wanderungen und daher auch für den „Zug vom Lande“ bedeuten. Gleichwohl wird aber die Wirkung dieser Erleichterung bedeutend überschätzt. Es sei wieder auf die konstatirte allgemeine Ursache der Wanderung hingewiesen: Herbeiführung besserer Lebens- und Erwerbsbedingungen. Wo dieses Wandermotiv fehlt, dort werden auch die besten und billigsten Verkehrsmittel niemand zur Ab- oder Auswanderung veranlassen. Nur insofern können die Eisenbahnen fördernd auf die inneren Wanderungen der Bevölkerung wirken, als sie dort, wo ein Verlassen des Wohnortes bereits nothwendig oder wünschenswerth geworden ist, die Abwanderung vielleicht beschleunigen werden. Zum Wandermotiv dagegen kann die Verkehrserleichterung niemals werden. Auch die Natur der Personentransporte der Eisenbahnen kann als Beweis dafür angesehen werden. Bringt man von dem gesammten Personenverkehr einer Bahn zunächst die 40—50 % betragenden Hin- und Rückfahrten in Abzug, welche durch die verkauften Retourkarten zum Ausdruck kommen, so setzt sich der Rest erfahrungsgemäss zum grössten Theil aus dem wirthschaftlich und gesellschaftlich begründeten und dem Vergnügungsverkehr zusammen, die alle nur temporäre und theils periodische Ortsveränderungen darstellen. Die Ziffern dagegen, welche die dauernden Ortsveränderungen zum Personenverkehr der Eisenbahnen stellen, sind ausserordentlich geringe und geradezu verschwindend gegenüber den Ziffern der inneren Wanderungen und des „Zuges vom Lande“.

Ebenso zweifellos, wie die Erleichterung, welche die Eisenbahnen den inneren Wanderungen gewähren, ist die Wirkung, die sie auf die Bildung des Gesellschaftsverbandes der Besitzlosen geübt haben. Die Gesammtheit der modernen Verkehrsmittel stellt selbst dem Besitzlosen die Mittel des geistigen und persönlichen Verkehrs zur Verfügung und niemand ist so elend, dass er nicht wenigstens an der Verbreitung der Lehre von der Gleichberechtigung im Kampf

ums Dasein und von dem Nachtheil der ungleichen Vertheilung der Güter Antheil zu nehmen vermag. Die modernen Verkehrsmittel haben den Bann durchbrochen; das gemeinschaftliche Interesse der Enterbten bildete sofort bei Berührung der Genossen einen Gesellschaftsverband, der hinsichtlich seiner Massenhaftigkeit und der Kraft seines Wachsthums von keinem anderen übertroffen wird. Der Staat blickt mit Besorgniss auf diesen Gesellschaftsverband, der in Europa auf Zerstörung des Kapitals, in Amerika auf Enteignung von Grund und Boden losgeht.

Aber dies sind alles Thatsachen, an denen, soweit die Verkehrsmittel dazu in Beziehung stehen, nichts zu ändern ist; man kann die Schienen nicht aus dem Boden reissen, man kann nicht einmal eine weitere Entwickelung des Verkehrs hindern; und selbst wenn dies gelänge, so wäre dies doch nur eine zeitweise Stauung, die schon nach kurzer Zeit die Dämme durchreissen würde.

Aus diesem Grunde muss auch die so vielfach als sozial bedenklich hingestellte Verbilligung der Reisen auf grosse Entfernungen als ganz gefahrlos bezeichnet werden. Es ist dies ein so oft hervorgeholtes, wenn auch noch nirgends bewiesenes Schreckgespenst, dass man schliesslich daran geglaubt hat, und es in der That eines der bedeutendsten Hindernisse bildet, um die Eisenbahnen an eine einschneidende Reform des Tarifwesens für den Personentransport herantreten zu lassen. Ein Massenverkehr auf den Eisenbahnen wird ja doch immer nur auf kurze und mittlere Entfernungen stattfinden; selbst die ausserordentliche Verbilligung des Fernverkehrs auf den Ungarischen Staatsbahnen vermochte denselben nur bis zu 3 % des Gesammtverkehrs zu steigern, und keinenfalls konnte gerade diese Steigerung zu einer Vermehrung des „Zuges vom Lande“ beigetragen haben.

Die Erschwerung des Verkehrs durch tarifarische Maassnahmen wird wenigstens in dem Sinne sozialpolitisch erfolglos sein, als sie die inneren Wanderungen und den „Zug vom Lande“ weder zu beschränken, noch auch zu hindern vermag. Sie stellt sich als eine lediglich polizeiliche Maassregel dar, welche mit den letzten Erscheinungen kämpft, aber ohne dieselben zu treffen und daher verfehlt ist; und zwar um so mehr verfehlt, wenn sie die Eisenbahnen vielleicht daran hindert, die Fahrpreise so zu gestalten, dass aus dem Personenverkehr das höchst mögliche Erträgniss geholt wird.

Anmerkung der Redaktion. Wir bringen den vorstehenden, allgemeines Interesse bietenden Aufsatz zum Abdruck, wenn wir auch in wesentlichen Punkten mit den Ansichten des Herrn Verfassers nicht einverstanden sind.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3482 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Antrag auf Vornahme einer Aenderung in der äusseren Anordnung des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3493 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 3500 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens über die Breiteneinschränkungen langer Ladungen auf Schemelwagenpaaren mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen mit kleinem Halbmesser (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat September d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat September d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 15 Entgleisungen auf freier Bahn, 20 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 214 sonstige meist geringere Unfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 218 Personen zu Schaden gekommen, sowie 27 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 106 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 8 getödtet und 12 verletzt, und zwar entfallen: 1 Tödtung auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Breslau und in Köln (rechtsrheinisch), 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin und 1 Tödtung auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, je 2 Verletzungen auf die Königlich Württembergischen und die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen sowie auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Köln (linksrheinisch) und in Magdeburg, je 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Hannover und in Berlin.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 29 getödtet und 134 verletzt, von Postbeamten 1 getödtet, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 17 getödtet und 17 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 40 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35 345,11 km Betriebslänge und 1 029 032 027 geförderten Achskilometern) 254 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen in Köln (rechtsrheinisch) und in Frankfurt am Main, sowie auf den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 299,05 km Betriebslänge und 34 158 909 geförderten Achskilometern) 11 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Crefelder Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Werrabahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.*)

Direktionsbezirk Breslau. Am 15. d. Mts. sind die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Neisse unterstellten Nebenbahnen Nimptsch-Gnadenfrei (9,528 km) und Deutsch-Wette-Gross-Kunzendorf (12,731 km) — vergl. Nr. 71 S. 673 d. Ztg. — dem Betriebe übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. Dezember d. J. wird der am unteren Landwege zwischen Hamburg B. und Mittlerer Landweg belegene Haltepunkt Moorfleth für den Personenverkehr eröffnet werden. Eine direkte Personenabfertigung findet von und nach Aumühle, Bergedorf, Büchen, Friedrichsruh, Hamburg B., Mittlerer Landweg, Reinbek und Schwarzenbek statt. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Moorfleth abgefertigt.

Elsass-Lothringische Eisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Strassburg-Basel belegene, seither nur dem Eilgutverkehr dienende Station Kogenheim wird am 1. Dezember d. J. für den gesammten Güterverkehr eröffnet werden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. wird die Haltestelle Sürwürden für den Güterverkehr in Wagenladungen sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die Verkehrsstelle Connewitz, welche bis jetzt nur dem Güterverkehre

*) Zu der Mittheilung in Nr. 89 S. 839 d. Ztg. über die Eröffnung des Betriebes auf der Kleinbahn Königswusterhausen-Mittenwalde-Töpchin bemerken wir berichtigend, dass am 1. d. Mts. nur die Theilstrecke Königswusterhausen-Mittenwalde eröffnet worden ist.

in Wagenladungen diente, wird am 1. Dezember d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Breslau. Der an der Nebenbahn Nimptsch-Gnadenfrei errichteten Haltestelle Neudorf ist die Bezeichnung „Neudorf-Dirsdorf" beigelegt.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ergebnisse der Verwaltung in der Zeit vom 1. April 1882 bis dahin 1894.

Eine interessante Veröffentlichung über den letzten Jahresabschluss der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung sowie über die Ergebnisse dieser Verwaltung vom 1. April 1882 bis zum 1. April 1894 ist dieser Tage aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten hervorgegangen. Bekanntlich hatte die in den letzten Jahren eingetretene Stockung in Handel und Industrie in Verbindung mit den durch das Auftreten der Cholera veranlassten Verkehrsstörungen auf die Fortentwickelung der Einnahmen der Staatseisenbahn-Verwaltung ungünstig eingewirkt. Bereits am Schlusse des Jahres 1892/93 machte sich aber eine Wiederbelebung des Handels und der gewerblichen Thätigkeit und damit des Eisenbahnverkehrs bemerkbar, die in mässigen Grenzen im letzten Etatsjahre sich fortsetzte, was zur Folge gehabt hat, dass der Rohüberschuss der Verwaltung um reichlich 40 000 000 ℳ höher ausgefallen ist, als er im Etat für 1893/94 veranschlagt war, und dass der Reinüberschuss 162 792 340 ℳ betragen hat. Von diesem Ueberschuss hat gesetzmässig ein Theil zur Tilgung von Staatsschulden und zur Deckung von Anleihen Verwendung zu finden, 137 998 830 ℳ aber haben zur Deckung anderweiter etatsmässiger Staatsausgaben des letzten Rechnungsjahres dienen können. Das Jahr 1893/94 hat den höchsten bisher erzielten Reinüberschuss der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung ergeben und es ist andererseits von der Verwaltung im Jahre 1893/94 der höchste Betrag zur Deckung anderweitiger etatsmässiger Staatsausgaben geleistet worden. Eine Uebersicht über die finanziellen Ergebnisse der Verwaltung vom Jahre 1882 ab, wo das Eisenbahn-Garantiegesetz in Gültigkeit trat, lässt die grosse Bedeutung erkennen, die die Verwaltung im Laufe der Jahre durch die Verstaatlichung der meisten Privatbahnen und den fortgesetzten Ausbau des Staatseisenbahnnetzes für den Preussischen Staatshaushalt angenommen hat. Während der Reinüberschuss für das Jahr 1882/83 nur 42 354 731 ℳ betrug, ist er für 1893/94 bis auf 162 792 340 ℳ, mithin um mehr als 120 Millionen Mark gestiegen. Bei einer Gegenüberstellung dieser Erträge mit den gesammten direkten Staatssteuern, die im Etat für 1882/83 mit 144 453 700 ℳ vorgesehen und für 1893/94 zu 185 166 000 ℳ, mithin gegen das erste Jahr um 40 712 300 ℳ höher veranschlagt waren, ergibt sich, dass der Reinüberschuss der Eisenbahnverwaltung für 1892/93 29 %, dagegen für 1893/94 88 % der direkten Steuern ausgemacht hat. Die gesammten Reinüberschüsse der 12 Jahre beziffern sich auf 1 120 794 229 ℳ, von denen zur Deckung anderweitiger Staatsausgaben 629 353 440 ℳ benutzt worden sind, während zur Tilgung von Staatsschulden und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen 491 440 789 ℳ Verwendung gefunden haben. Es bleibt noch zu erwähnen, dass die Verwaltung mit den verstaatlichten Privatbahnen auch die noch ungekündigten Anleihen dieser Bahnen übernommen und aus Betriebsfonds sowohl verzinst als planmässig getilgt hat. Im ganzen sind zu Tilgungszwecken 113 828 404 ℳ aufgewendet worden, und in Höhe dieses Betrages hat die Verwaltung sich demnach selbst entlastet. Anderenfalls wäre der gesammte Reinüberschuss entsprechend gewachsen, also auf 1 234 622 633 ℳ erhöht worden. Die auf Grund des Garantiegesetzes fortgesetzte Eisenbahn-Kapitalschuld ist, ohne Rücksicht auf die stattgefundenen Abschreibungen, für Ende 1893/94 auf 6 669 023 772 ℳ berechnet. Diese Grundsumme hat sich durch die in den 12 Jahren erfolgten Abschreibungen usw. auf 5 559 663 380 ℳ ermässigt. Rechnet man die von der Verwaltung von Anleihen verstaatlichter Privatbahnen noch nicht getilgten Kapitale in Höhe von 7 884 800 ℳ hinzu, so beläuft sich die gesammte, die Verwaltung noch belastende Schuld Ende 1893/94 auf 5 567 548 180 ℳ, in welcher Summe auch die dem Staate durch seine Betheiligung bei mehreren Privatbahnen aus der Uebernahme von Aktien usw. entstandenen Ausgaben mit enthalten sind.

Besetzung der Schiedsgerichte für die Unfallversicherung der Staatseisenbahn-Verwaltung.

In Nr. 28 des Eisenbahn-Verordnungsblattes werden die Namen und Wohnorte derjenigen Personen, welche den für die Unfallversicherung der Staatseisenbahn-Verwaltung gebildeten Schiedsgerichten zur Zeit angehören, bekannt gemacht.

Portoaversionirung.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Erlass vom 2. d. Mts. die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, mit Nachdruck auf die Befolgung der bestehenden Anordnungen bezüglich der Portoaversionirung zu halten und deren Beachtung in geeigneter Weise zu kontroliren.

Ferner sind die betheiligten Beamten noch besonders darauf hinzuweisen, dass

1. der die unentgeltliche Beförderung bedingende Vermerk „frei lt. Avers. Nr. 21" nur bei frankirt abzuschickenden Sendungen Anwendung finden darf,
2. alle portopflichtigen Sendungen, welche nicht zu frankiren sind, nach wie vor unter der Bezeichnung „Portopflichtige Dienstsache" abgelassen werden müssen,
3. jeder Zeit auf thunlichste Beschränkung der Postsendungen durch Zusammenlegen der gleichzeitig an eine Adresse abzusendenden Briefe und durch Beförderung grösserer Packete als Frachtgut mit der Eisenbahn Bedacht zu nehmen ist,
4. von dem Verfahren der Einschreibung und der Beschaffung von Post-Zustellungsurkunden nur in wirklich nothwendigen Fällen Gebrauch gemacht werden darf, und dass endlich
5. hinsichtlich der Beförderung der Eisenbahn-Dienstkorrespondenz durch die Zugbeamten es bei dem bisherigen Verfahren zu bewenden hat.

Sonntagsruhe.

Es ist die Ansicht verbreitet, dass infolge der in Aussicht genommenen Durchführung der vollen Sonntagsruhe im Güterdienst der Eisenbahnen eine Schmälerung des bisherigen Verdienstes der Arbeiter eintreten würde. Diese Annahme ist unzutreffend; es werden vielmehr die Arbeitslöhne an die künftig ruhehaltenden Bediensteten fortgewährt werden, wie dies auch bisher bei der theilweisen Durchführung der Sonntagsruhe überall geschehen ist. Andererseits wird eine Vergütung der etwa an den Tagen vor den Sonn- und Festtagen zur Ermöglichung der Sonntagsruhe eingelegten Ueberstunden nicht stattfinden. Das Güterbodenpersonal arbeitet auf den in Frage kommenden Bahnhöfen überall in Akkord. Da die Sonntagsruhe aber keinen Einfluss auf die zur Ver- und Entladung kommende Menge ausübt, sondern nur eine Verschiebung der Arbeit eintritt, so wird dies Personal überhaupt nicht betroffen. Die Dienststellen-Vorsteher sind angewiesen worden, das ihnen unterstellte Personal in vorstehend angedeutetem Sinne zu unterrichten.

Platzkarten.

Aus verschiedenen Aeusserungen in der Presse geht hervor, dass über den Wechsel der Plätze während der Fahrt mit den D-Zügen irrige Auffassungen bestehen. Sofern ein Reisender in einem D-Zuge den von ihm eingenommenen Platz mit einem anderen unbesetzten Platze in demselben oder in einem anderen Kupee für die Dauer der Fahrt zu vertauschen wünscht, ist nach den bezüglichen Dienstvorschriften dem Wunsche stattzugeben und die gelöste Platzkarte auf den neugewählten Sitz umzuschreiben, sowie das Schild des verlassenen und des neuen Sitzes in die entsprechende Lage zu bringen. Vertauscht dagegen ein Reisender seinen Platz nur vorübergehend mit einem anderen unbesetzten Platze, so ist eine Umschreibung der Platzkarte nicht vorzunehmen, bei eintretendem Platzmangel aber der Reisende in höflicher Weise zur Wiedereinnahme des ursprünglichen Platzes zu veranlassen, falls er den letzteren nicht mit dem neu gewählten Platze dauernd vertauschen will. Danach ist den Reisenden der Wechsel des Platzes, selbstverständlich sofern unbesetzte andere Plätze im Zuge vorhanden sind, in den D-Zügen ebenso wie in anderen Zügen gestattet.

Aus dem Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen.

Der Staatsminister Petersen bemerkte in seiner Eröffnungsrede des Landtags, dass die hauptsächlichste Vorlage den Verkauf von Eisenbahnen an eine Aktiengesellschaft betreffe. Aus diesem Verkauf erziele der Staat eine Einnahme von 778 000 ℳ. Die Frage, was mit dem Gelde anzufangen sei, habe die Regierung folgendermaassen beantwortet: 500 000 ℳ seien zur Abbezahlung der Schuld an den Erbauer der Bahnen Bachstein zu benutzen, die restirenden 278 000 ℳ aber für Eisenbahnbauten zurückzustellen.

Kleinbahnen: Vorarbeiten.

Einem in den Ortschaften Walkenried, Wieda, Braunlage (im Herzogthum Braunschweig) zusammen getretenen Komitee ist die Erlaubniss zur Vornahme der allgemeinen Vorarbeiten für eine Schmalspurbahn von Walkenried über Wieda und Braunlage bis zur Landesgrenze beim dreieckigen Pfahl am Fusse des Brockens ertheilt worden.

Ferner hat das Herzoglich Sächsische Staatsministerium dem Ausschuss des Kreises Erfurt die Erlaubniss zur Aus-

führung der Vorarbeiten für eine Kleinbahn Erfurter Kreisgrenze-Pferdingsleben ertheilt.

Strassenbahnen.

Die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft

beruft auf den 1. Dezember d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung, auf deren Tagesordnung die Beschlussfassung über die Aufnahme einer 3,5 % Prioritätsanleihe in Höhe von 16 000 000 *M.* behufs Tilgung der noch in Umlauf befindlichen 4 % Obligationen steht.

Schleswiger Strassenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht ist das Ergebniss des Betriebes im Jahre 1893/94 als zufriedenstellend zu bezeichnen. In dem Berichtsjahre wurden befördert 359 843 Personen (gegen das Vorjahr mehr 44 833 Personen), 12 130 Stück Packete im Stadtverkehr und 18 984 Stück Gepäck im Bahnverkehr. Die Einnahme betrug 39 003 *M.* Infolge der hohen Ausgaben musste die Zinsgarantie der Stadt mit 3 360 *M.* in Anspruch genommen werden.

Elektrische Strassenbahn München.

Laut Beschluss des Gemeindekollegiums wird der elektrische Betrieb auf der Linie Färbergraben-Isarthal-Bahnhof entsprechend den Beschlüssen des Magistrats eingeführt.

Dortmund-Rheinkanal.

Der Provinzialausschuss von Westfalen hat das Angebot eines Zuschusses für den Dortmund-Rheinkanal zurückgezogen und sich für die Lippekanalisirung ausgesprochen.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

Der Bericht für das Geschäftsjahr 1893/94 hebt u. a. hervor: Die Einführung elektrischer Strassenbahnen litt unter der Abneigung gegen oberirdische Zuleitungen, bis der Augenblick bewies, dass dem Charakter angepasste Konstruktionen das Aussehen selbst bevorzugter Strassen in modernen und altehrwürdigen Städten auch vom ästhetischen Standpunkt nicht beeinträchtigen.

Die Einrichtung des elektrischen Antriebs der Arbeitsmaschinen hatte mit dem Beharrungsvermögen der Fabrikanten zu kämpfen. Erst in den letzten Jahren belebte sich infolge der rapiden Entwickelung des Drehstroms, als eines Kraftübertragungssystems par excellence, und infolge der wirthschaftlichen Erfolge der ersten elektrischen Strassenbahnen das Gebiet der Kraftübertragung, ohne das Beleuchtungswesen in seinen Fortschritten zu hemmen.

Die Einführung des elektrischen Betriebs bei Strassenbahnen hat weitere Fortschritte gemacht. Nach dem System der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft sind bis jetzt 19 Strassenbahnen von 195 km Länge mit 350 Motorwagen theils im Betriebe, theils im Bau. Die Kraftstationen dieser Bahnen repräsentiren eine Gesammtleistungsfähigkeit von 5 950 PS.

Die Stadtbahn Halle zeigt eine befriedigende Verkehrsentwickelung. An dem Syndikat der Stadtbahn Halle ist die Gesellschaft jetzt mit 899 811 *M.* betheiligt. Bei einem um ein Drittel erhöhten Kapital wird die diesjährige Dividende voraussichtlich 6,5 % gegen 7,25 % im Vorjahre betragen. Die Stadtbahn Kiew, die Essener Strassenbahn, die Strassenbahnen in Chemnitz, Dortmund, Christiania und Lübeck sind sämmtlich dem Betriebe übergeben, doch gelangt der Bau Kiew erst für das laufende Jahr zur Verrechnung. Der Bau und Betrieb der Strassenbahn Plauen i/V. ist so gefördert, dass z. Zt. bereits der Probebetrieb stattfindet. Die Strassenbahn und das Elektrizitätswerk Altenburg sind im Mai d. J. konzessionirt und dann auf eine inzwischen gegründete Aktiengesellschaft, deren Aktien begeben sind, übertragen; der Bau wird für Rechnung dieser Gesellschaft ausgeführt. Die Strassenbahn Spandau hat die Einführung des elektrischen Betriebs beschlossen und der Gesellschaft den Ausbau des Netzes, sowie die Einrichtungen für diesen neuen Betrieb in Generalentreprise übertragen. Die Bauarbeiten haben begonnen. Für die Strassenbahnen in Kiel und Danzig sind mit den Stadtgemeinden und Provinzialverwaltungen neue Verträge wegen Einführung des elektrischen Betriebs geschlossen; mit dem Bau wird alsbald begonnen werden. Mit 10 weiteren Bahnverwaltungen sind Verträge theils abgeschlossen, theils präliminirt. Ausserdem hat die Gesellschaft die Lieferungen der elektrischen Einrichtungen einer Strassenbahn für die Stadtgemeinde Königsberg i/Pr. erhalten und Konzessionsrechte für eine grosse elektrische Bahn in Leipzig, deren Ausführung nahe bevorsteht, erworben. Eine Gesellschaft m. b. H. für den Bau von Untergrundbahnen ist kürzlich unter Mitwirkung der Gesellschaft ins Leben getreten.

Die Einnahmen der Allgemeinen Lokal- und Strassenbahngesellschaft haben wieder eine Steigerung erfahren, sodass trotz des um 500 000 *M.* erhöhten Aktienkapitals eine Dividende von 5,5 % gegen 5,25 % im Vorjahre gezahlt werden konnte.

Die elektrische Schifffahrt auf dem Wannsee hatte den Zweck, Erfahrungen auf diesem Gebiete zu sammeln; Ueberschüsse aus derselben wurden nicht erwartet. Die vorgenommenen Abschreibungen eines grossen Theiles der Anschaffungskosten werden den Betrieb der 3 Fahrzeuge in Zukunft rentabler gestalten.

Der Geschäftsgewinn beträgt 3 205 981 *M.* gegen 2 614 912 Mark im vorigen Jahre, von welchem eine Dividende von 9 % (gegen 8,25 % im Vorjahre) zur Vertheilung gelangt.

Die erste Deutsche Gasbahn.

Aus Dessau wird der „Nat.-Ztg.“ geschrieben:

Am 15. d. Mts. beginnt der regelmässige Betrieb der Strassenbahn in Dessau, nachdem die in den letzten Wochen stattgehabten Probefahrten ein in jeder Hinsicht befriedigendes Ergebniss geliefert haben. An sich wäre nun die Betriebseröffnung einer neuen Strassenbahn gewiss kein Ereigniss von besonderer Wichtigkeit. Da es sich aber in Dessau um eine neue Art des Strassenbahnbetriebes und zugleich um eine neue, vielverheissende Verwendung des Leuchtgases handelt, welche für viele Deutsche Städte von grosser Bedeutung werden kann, so dürfte eine ausführlichere Besprechung derselben auch an dieser Stelle wohl gerechtfertigt erscheinen.

Die Dessauer Strassenbahn ist die erste, nicht nur in Deutschland, sondern überhaupt, deren Betrieb ausschliesslich durch Gasmotoren erfolgt. Der Gedanke, den Gasmotor, der in seiner heutigen Form und Arbeitsweise eine Deutsche Erfindung ist, zum Betriebe von Strassenbahnwagen zu benutzen, lag angesichts der in den beiden letzten Jahrzehnten zu Tage getretenen vielseitigen Verwendbarkeit dieses Motors nahe; an Vorschlägen und Versuchen zu seiner Verwirklichung hat es denn auch, wie aus den Patentlisten Englischer Fachblätter hervorgeht und durch eine Ausführung der bekannten Firma Gebrüder Körting in Hannover bestätigt wird, nicht gefehlt. Doch waren nicht geringe Schwierigkeiten zu überwinden, ehe eine für den praktischen Betrieb geeignete Lösung der Aufgabe geschaffen wurde. Eine Lösung der Aufgabe in Form einer als Vorspann für jeden gewöhnlichen Pferdebahnwagen zu verwendenden kleinen Gaslokomotive ist durch Connelly in Chicago durchkonstruirt worden*) und auf mehreren Linien in Amerika und versuchsweise auch in England in Betrieb gekommen. Eine bessere und für alle Verhältnisse brauchbare Lösung bietet aber die im Sommer 1891 entstandene, im März 1892 patentirte Konstruktion eines Gasmotor-Strassenbahnwagens durch den inzwischen verstorbenen Dresdener Ingenieur Lührig.**) Auf die Initiative der Deutschen Kontinental-Gasgesellschaft in Dessau, welche den hohen Werth dieser Deutschen Erfindung für die Gasindustrie erkannte und alle ihrer Einführung entgegengehaltenen Bedenken zu beseitigen wusste, erfolgte die Bildung der Dessauer Strassenbahngesellschaft und die Wahl des Systems Lührig für den Betrieb der Bahn, da jedes andere motorische System an den zu hohen Anlage- und Betriebskosten hätte scheitern müssen.

Dieses System kennzeichnet sich dadurch, dass jeder einzelne Wagen durch einen unter einer Sitzreihe angeordneten, liegenden Gasmotor angetrieben wird, welcher mit zwei gegenüberliegenden Cylindern versehen ist, deren Kolben auf eine gemeinsame Kurbelwelle arbeiten. Auf dieser Welle ist einerseits ein Schwungrad, andererseits ein Zahnrad aufgekeilt. Letzteres überträgt die Kraft durch ein sinnreich angeordnetes Vorgelege, welches den Vor- und Rückwärtsgang, sowie langsame und schnelle Fahrt vermittelt, auf die Achsen der beiden Triebräder. Das zum Betrieb erforderliche Gas wird jedem Wagen in cylindrischen Behältern verdichtet mitgegeben, ebenso wie dies seit Jahrzehnten bei den mit Gas beleuchteten Eisenbahnwagen geschieht und sich dort vortrefflich bewährt hat. Das Gas wird an beliebiger Stelle des Strassen-Rohrnetzes durch eine Pumpe der Gasleitung entnommen, verdichtet und durch eine Leitung bis zum Geleise der Strassenbahn hingeführt, wo es während eines kurzen Aufenthalts der Wagen durch eine hydrantartige Vorrichtung in die auf den Wagen befindlichen Behälter gelangt.

*) In Deutschland schon viel früher von Oskar Blessing in Leipzig.

**) Seine Patente und die seiner Dresdener Miterfinder sind inzwischen in den Besitz der Gas-Traction-Company in London übergegangen, welche eine Filiale in Dresden besitzt und auch das Dessauer Unternehmen mit Kapital unterstützt hat.

Die nach diesem System gebauten, auf der etwas über 4 km langen Strassenbahn in Dessau zur Verwendung kommenden 9 Wagen enthalten 12 Sitzplätze und 15 Stehplätze, also im ganzen, den Wagenführer eingerechnet, 28 Plätze, und unterscheiden sich im äusseren fast gar nicht von einem Einspänner-Pferdebahnwagen. Sie enthalten je einen Gasmotor, Deutzer Systems, von 7 PS, und 3 Gasbehälter, deren Inhalt für eine Fahrt von 12 km ausreicht. Die Zündung der Gasmotoren erfolgt elektrisch, der Auspuff geschieht unsichtbar und geräuschlos.

Die Fahrgeschwindigkeit ist innerhalb weiter Grenzen beliebig einstellbar; die Regulirung erfolgt durch einen einzigen, vorn am Führerstand befindlichen Hebel. Die behördlich gestattete Höchstgeschwindigkeit beträgt 12 km in der Stunde; die Wagen könnten jedoch noch wesentlich schneller fahren. Die Ladung mit dem verdichteten Betriebsgase, welches die Gasanstalt liefert, erfolgt in ganz kurzer Zeit an den beiden Endstationen der Strecke, wo kleine Komprimirstationen etwa von der Grösse eines Bahnwärterhäuschens errichtet sind, die je einen 8pferdigen Gasmotor, eine davon betriebene Gaspumpe und einige grosse kesselartige Sammelbehälter für das auf etwa 8 Atmosphären verdichtete Gas enthalten.

Da die Motoren vollständig verdeckt angeordnet sind und nur die Schwungradverkleidung auf der einen Seite sichtbar ist, so machen die Wagen während der Fahrt einen eigenthümlichen Eindruck.

Aus den Niederlanden.

Zur Geschichte der Niederländischen Eisenbahnen.

Das Hauptbahnnetz wurde in Holland — wie das „Journal des transports" in einem kurzen Abriss der Niederländischen Eisenbahngeschichte darlegt — schon frühzeitig gebaut. Ein Erlass vom 1. Juni 1836 konzessionirte einer halb Französischen Gesellschaft die Strecke Amsterdam-Haarlem, zu der 4 Jahre später die Konzession für die Fortsetzung Haarlem-Rotterdam kam. Am 3. Juni 1847 waren die beiden grossen Häfen des Königreichs durch eine Eisenbahn, die bald zweigeleisig ausgebaut wurde, verbunden. Die Spurweite betrug ursprünglich 1,94 m, wurde aber später mit Rücksicht auf die Anschlussbahnen in 1,44 m umgewandelt.

Diese seitdem bis zur Belgischen Grenze verlängerte Linie Amsterdam-Rotterdam bildete die Hauptlinie der Holländischen Eisenbahngesellschaft, von welcher man allein einen lohnenden Betrieb erwartete; denn es fanden sich keine Bewerber, welche die übrigen Linien auf eigene Kosten und Gefahr bauen und betreiben wollten. Aus seiner eigenen Schatulle gewährleistete daher im Jahre 1860 König Wilhelm I. die Zinsen für das Anlagekapital der Niederländischen Rheineisenbahn, die von Amsterdam über Utrecht nach Arnheim und der Preussischen Grenze führte und eine Zweigbahn von Utrecht nach Amsterdam entsandte. Die Gewähr wurde übrigens nicht in Anspruch genommen.

Indessen erstreckten verschiedene Belgische Gesellschaften ihr Netz auf die angrenzenden Holländischen Provinzen, aber bis 1860 waren die Strecken nur vereinzelt. Im ganzen war das Land nur dürftig mit Eisenbahnen ausgestattet; denn die zahlreichen Kanäle bildeten den billigsten Weg für den Güterverkehr und liessen der Eisenbahn nur den Eilverkehr. Der Regierung gelang es nicht, die Zinsengewähr in Aufnahme zu bringen; der Staat baute daher fast das ganze Ergänzungsnetz aus eigenen Mitteln und setzte bis zur Vollendung der Bauten jährlich 10 000 000 fl. in den Haushalt ein.

Der Bau war keineswegs ohne Schwierigkeiten; denn wenn auch keine Tunnel herzustellen waren, so waren doch zahlreiche Brücken erforderlich und man musste deren Grundpfeiler tief in den schlammigen Boden versenken, beispielsweise in Moerdyk 23 m, in Rotterdam 22,5 m unter dem Meeresstand. Da es sich vor allem darum handelte, die Schifffahrt nicht zu belästigen, so sind die Brücken der verkehrsreicheren Linien über den Rhein, den Waal, die Maas fest und in einer solchen Höhe angebracht, dass die Schiffe jederzeit durchfahren können. Drehbrücken wurden nur auf Linien mit schwachem Verkehr über Wasserstrassen von geringer Bedeutung zugelassen. Gleichwohl ist es heute schwer, bei Oeffnung und Schliessung dieser Brücken die Interessen der Eisenbahn mit denen der Schifffahrt in Einklang zu bringen; die Fortschritte der Schifffahrt sind derart, dass man die Drehbrücken nach und nach durch feste Brücken ersetzen muss.

Andererseits boten die Dämme in den Polders und Torfflächen grosse Schwierigkeiten, da sich fester Untergrund oft erst 8, manchmal sogar erst 15 oder 17 m unter der Erdoberfläche fand. Ein grosser Theil der Geleise wurde wie die Kanaldeiche auf einer Faschinenunterlage aufgebaut. Der Oberbau weicht wenig von dem der Bahnen in den Nachbarstaaten ab. Nicht geringe Schwierigkeiten bereitete die Beschaffung von gutem Schotter; um gute Kieselerde zu bekommen, musste man sich bis zur Rheinprovinz wenden. Man versuchte es mit Dünensand und lehmiger Schlammerde aus den Flussbetten, aber der Staub wurde ausserordentlich lästig; man liess daher auf dem Wasserwege aus den Nachbarstaaten Kies und Steinbruchsabfälle kommen.

Das Niederländische Hauptbahnnetz, das jetzt eine Ausdehnung von 1 659 km hat, ist nahezu vollendet und besteht ohne Inanspruchnahme der Staatsfinanzen. Es wird durch 3 280 km Lokal- und Dampfstrassenbahnen, die auf Kosten der Provinzen, Gemeinden oder kleiner Gesellschaften hergestellt sind, vervollständigt. Das vom Staate hergestellte Netz ist an eine Gesellschaft verpachtet, welche die gesammte Unterhaltung und Erneuerung der festen und Fahrbetriebsmittel zu tragen und für das jetzige Netz eine jährliche Pacht von 3 400 000 fl., für jede Erweiterung 1 000 fl. für 1 km an den Staat zu zahlen hat. Ausserdem wird, wenn der Reinertrag 4 % des Grundkapitals übersteigt, der Ueberschuss zu gleichen Theilen zwischen Staat und Gesellschaft getheilt. Verzinst sich das Grundkapital mit 6,5 %, so erhält von dem Ueberschuss der Staat 4/5 und die Gesellschaft 1/5. Im Falle eines Krieges steht das Netz dem Staate zur Verfügung, der alsdann 4 % Zinsen gewährleistet. Die Regierung kann das Netz unter gewissen Bedingungen verstaatlichen, aber auch die Gesellschaft kann den Vertrag kündigen, wenn der Reinertrag zwei Jahre hintereinander weniger als 3,5 % beträgt.

Im Jahre 1893 hatte die Niederländische Staatsbahngesellschaft, die ein Grundkapital von 18 000 000 fl. besitzt, eine Betriebseinnahme von 19 925 964 fl., die Ausgaben einschliesslich der Pacht, der Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen beliefen sich auf 19 301 275 fl. und demnach der Reinertrag auf 624 689 fl., sodass ein Gewinn von 3,5 % vertheilt wurde. Die Holländische Eisenbahngesellschaft, die ein Grundkapital von 22 500 000 fl. besitzt, hatte 1893 eine Einnahme von 12 746 220 fl., eine Gesammtausgabe von 12 183 912 fl. und einen Reinertrag von 562 308 fl., von dem ein Gewinn von 2,5 % vertheilt wurde.

Die Sonntagsruhe.

Durch einen Ministerialerlass vom 9. Januar d. J. sind die Niederländischen Eisenbahnen nicht mehr verpflichtet, an Sonn- und Feiertagen Waaren zur Beförderung anzunehmen oder abzuliefern, in der Wohnung abzuholen oder dort zu bestellen. Demzufolge kommen Sonn- und Feiertage nicht mehr in Anrechnung bei den Fristen, innerhalb deren die Eisenbahn die Waaren abholen oder bestellen, der Versender die Beladung und der Empfänger die Entladung ausführen muss. Ebenso wenig werden Sonn- und Feiertage bei Berechnung der Entschädigungen für Nichtbeachtung der Lieferfristen oder bei Berechnung der Miethe-, Stand- und Lagergelder angerechnet. Demzufolge verkehrt seit 1. Juli d. J. an Sonn- und Feiertagen kein Güterzug mehr.

Monatskarten.

Nach Belgischem Muster hat die Holländische Eisenbahngesellschaft Monatskarten eingeführt, die gegen Erlegung von 25 fl. das Recht zur beliebigen Benutzung des Gesellschaftsnetzes während eines Monats geben.

Aus Luxemburg.

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn in 1893.

In Ergänzung der kurzen Mittheilung in Nr. 49 S. 463 d. Ztg. theilen wir aus dem Geschäftsbericht noch folgendes mit: Die Hauptpacht betrug 3 000 000 Frcs.; hierzu kamen 40 760 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 144 070 Frcs. = 6 % Zinsen für den Betrag der Linie Esch-Rodingen, 87 720 Frcs. = 4,5 % Zinsen für den Betrag der Linie Düdelingen-Rümelingen und 8 296 Frcs. verschiedene Erträge. Von der 3 280 846 Frcs. betragenden Gesammteinnahme verzehrten die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen (ausschliesslich der für die Verlängerung Trois Vierges-St. Vith-Stolberg verwendeten) 2 391 844 Frcs., die Tilgung der Antheilscheine 45 214 Frcs. und die allgemeinen Unkosten 84 392 Frcs., so dass 759 396 Frcs. zur Verfügung standen, von denen 727 275 Frcs. an die 48 485 Stamm-Antheilscheine (Gewinn 15 Frcs.), 3 730 Frcs. an die 373 Vorzugs-Antheilscheine (Gewinn 10 Frcs.) vertheilt und 28 391 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die Gesellschaft hatte beim Staatsrath über die Anwendung des 1891 in Kraft getretenen neuen Steuergesetzes, auf Grund dessen von dem Jahresertrag der Gesellschaft eine Steuer erhoben wird, Beschwerde geführt, ist aber abgewiesen worden. Die Steuer beträgt 3 % des Reinertrages nebst 10 % Zuschlag-Centimes für die Nebenbahnen zu Gunsten des Staates und ausserdem 50 % Zuschlag-Centimes zu Gunsten der Gemeinde Luxemburg. Da diese Steuer in den Rechnungen für 1892 und 1893 noch nicht berücksichtigt ist, so

wird der nächstjährigen Hauptversammlung über die Beschaffung der Mittel berichtet werden. Die auch von der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft nachgesuchte Konzession für die Linie Luxemburg-Petingen hat noch keine Lösung erfahren.

Prinz Heinrich-Eisenbahn.

Durch die Berliner Zeitungen ging die Nachricht, dass einer der grössten Antheilhaber der Prinz Heinrichbahn der Grossherzoglichen Regierung den Vorschlag gemacht habe, die Bahn unter Umtausch der Antheilscheine in 3 % Staatsschuldverschreibungen zu verstaatlichen. Dazu bemerkt der „Moniteur des intérêts matériels“: Die Luxemburgische Regierung hätte 1884 die Verstaatlichung unter weit günstigeren Bedingungen ausüben können; denn sie hätte gegen Uebergabe des Gesellschaftsvermögens an die Antheilhaber eine Rente zu zahlen gehabt, die — von 8 Frcs. im Jahre 1885 ausgehend — 1892 auf 12,50 Frcs. stieg und bis 1978, dem Ende der Konzession, unverändert blieb. Im Jahre 1893 haben die Antheilhaber dagegen 15 Frcs. erhalten und die Einnahmen haben 1894 dank dem Verkehr von Deutschem Koks auf der Attertlinie noch eine weitere Steigerung erfahren. Aber gerade weil die jetzige Lage der Bahn glänzend ist, weil sie ihre volle, wenn nicht höchste Entwickelung erreicht hat, weil die üble Aussicht der direkten Linie Petingen-Luxemburg noch nicht Wirklichkeit geworden ist, weil die Grubenverträge einen bedeutenden Nebengewinn ergeben, endlich weil die jetzige Lage nicht wie 1884 die günstigen Aussichten auf die Zukunft bietet, ist es heute unmöglich, einen Einigungspunkt zwischen der Regierung und Gesellschaft zu finden; denn die Antheilhaber, die bereits 15 Frcs. Gewinn erhalten haben und noch mehr hoffen, würden sich sicherlich nicht mit einer festen Rente begnügen wollen, die der Staat ohne Verletzung der Gesetze der Klugheit nicht über gewisse Grenzen bewilligen könne. Aus diesen Gründen sei ein Erfolg des unternommenen Schrittes nicht wahrscheinlich. Derselben Ansicht ist die „Kölnische Zeitung“, die noch folgendes bemerkt: Man hat nicht vergessen, dass der Minister v. Blockhausen, der sehr für die Verstaatlichung eingenommen war, infolge der Drohungen der Brüsseler Börse über diese Frage zu Fall gekommen ist. Seitdem hat kein Minister mehr daran gedacht und jetzt weniger als jemals, weil drei der gegenwärtigen Minister dem Ministerium v. Blockhausen zur Zeit seines Sturzes angehörten und sich gerade wegen seiner Haltung in der Verstaatlichungsfrage von ihm getrennt hatten.

Aus Afrika.

Tunesien.

Die Konzessionsfrage für die Tunesischen Neubaulinien ist endlich gelöst. Wie wir in Nr. 60 S. 565 d. Ztg. mittheilten, war es dem Französischen Minister der öffentlichen Arbeiten, Barthou, gelungen, am 3. Juli d. J. mit der Bona-Gelma-Gesellschaft einen neuen Vertrag zu vereinbaren, der an Stelle des am 27. Oktober 1892 abgeschlossenen Vertrages trat und die Frage der Verbesserung der Betriebskonzession für die Algerischen Linien völlig bei Seite liess. Es standen also 2 Verträge zur Genehmigung der Kammern, nämlich erstens der Vertrag vom 12. Oktober 1892, durch den die Tunesische Regierung die Konzession für die Neubaulinien ertheilt, weil diese Linien mit Hilfe der Rücklagen des Tunesischen Staates, die nach der Verordnung vom 21. Juli 1886 bis zum Betrage von 18 Millionen Francs zur Deckung etwaiger Fehlbeträge des Haushalts bestimmt sind, gebaut werden sollen, und diese Rücklagen daher nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Französischen Regierung zu anderen Zwecken verwendet werden dürfen. Zweitens musste der Bona-Gelma-Gesellschaft, welche die neuen Linien auf ihre Kosten und Gefahr zu betreiben hat, von den Kammern die ausdrückliche Genehmigung ertheilt werden, etwaige Fehlbeträge dieser Linien aus den Rücklagen ihres Algerischen Netzes, die ursprünglich nur zur Ausführung von Ergänzungsbauten auf den Algerischen Linien bestimmt waren, zu decken, das ist im Vertrage vom 3. Juli d. J. vorgesehen.

Nachdem die Verträge in dieser Weise geändert waren, übernahm der radikale Abgeordnete Cornudet wieder die Berichterstattung im Eisenbahnausschuss, die er an den Abgeordneten Descubes abgetreten hatte, und der Ausschuss genehmigte einstimmig den Gesetzentwurf, betreffend die beiden Verträge. Am 9. Juli d. J. wurde der Entwurf ohne Verhandlung in der Kammer angenommen und am 10. Juli d. J. dem Senat unterbreitet. Bereits am 17. Juli d. J. erstattete der Senator Richard Waddington seinen Bericht und am 20. Juli d. J. wurde ohne Verhandlung vom Senat der als dringend anerkannte Gesetzentwurf genehmigt, der demzufolge am 14. August d. J. als Gesetz im „Staatsanzeiger“ veröffentlicht wurde.

Die im Vertrage vom 12. August 1892 enthaltenen Konzessionsbedingungen, die keine Aenderung erfahren haben, wurden bereits in Nr. 67 S. 644 Jahrg. 1893 d. Ztg. von uns mitgetheilt. Wir beschränken uns daher auf eine nochmalige Aufzählung der einzelnen Bahnen, weil deren endgültige Richtungslinien geändert sind. 1. Die Vollspurbahn Dschedeïda-Bizerte wird voraussichtlich vor Ablauf des Jahres 1894 dem Betriebe übergeben werden. 2. Das Schmalspurnetz umfasst die Linien: a) Tunis-Sussa, die in Bir bu Rekba (6 km vor Hammamet) aus der Linie Tunis-Nabeul abzweigt, dem Meeresgestade über Bu Ficha, Enfidaville und Menzel (Dar bel Luar) folgt und in Kalaa-Srira in die Linie Sussa-Kairuan einmündet; b) Sussa-Kairuan, die Kalaa-Srira und das Lager von Sidi el Hani berührt; c) Sussa-Mokenine, deren Richtungslinie nicht geändert ist; d) Tunis-Zaghuan, die aus der Linie Tunis-Nabeul abzweigt, über Udna, den Pass des Dschebel Ust und Smindja nach Zaghuan führt und eine Zweigbahn von Smindja nach der Brücke von Fahs mit späterer Verlängerung nach den zwischen der Ebene Moghrane und Kef gelegenen fruchtbaren Thälern erhalten soll; e) Tunis-Nabeul, die sich ursprünglich über die Mornagebene und Khangunt Hadjal nach Grombalia richtete, wird nach der endgültigen Richtungslinie die schon im Betriebe befindliche Linie Tunis-Hammam el Lif verlängern, über Grombalia und Bir bu Rekba (Abzweigung der Linie Tunis-Sussa) der Strasse nach Sussa folgen und sich nach Hammamet wenden, um in Nabeul zu endigen; eine Zweigbahn biegt aus dieser Linie bei Fonduck Dschedid ab und wendet sich über Soliman nach Menzel bu Zelfa mit späterer Verlängerung nach Kelibia.

Die Tunesischen Eisenbahnen (225 km) hatten 1893 eine Betriebseinnahme von 1 386 384 Frcs. (gegen 1 659 796 Francs im Jahre 1892).

Algerien.

Die Algerischen Eisenbahnen (2 927 km) hatten im Jahre 1893 eine Betriebseinnahme von 21 564 923 Frcs. gegen 24 825 201 Frcs. in 1892.

Bisher legte jede der Algerischen Gesellschaften ihre Fahrplananträge ohne Rücksicht auf die Nachbargesellschaften vor. Dieses Verfahren war so lange berechtigt, als die Netze noch zerstückelt und ohne Verbindung mit einander waren. Gegenüber dem steigenden Verkehr und den zahlreichen Anschlusspunkten, die jetzt zwischen den Netzen bestehen, ist aber Werth darauf zu legen, den Reisenden gute Anschlüsse zu sichern. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat infolge dessen die Algerischen Gesellschaften aufgefordert, sich alljährlich bei Aufstellung der Fahrpläne mit den Nachbarbahnen über die Erhaltung oder Herstellung von Anschlüssen zu verständigen.

Die Französisch-Algerische Gesellschaft hat auf ihrer Linie Arzew-Aïn Sefra nebst Zweigbahn nach Mascara Rückfahrkarten eingeführt, deren Preis gegenüber dem doppelten Satze der einfachen Fahrkarten 40 % Ermässigung (bisher nur 20 %) bietet. Die Gültigkeit beträgt bei Entfernungen unter 100 km 4, bei solchen von 100 bis 250 km 5 und bei solchen über 250 km 8 Tage.

Durch Verordnung ist genehmigt worden, dass an Stelle von Caze die „Société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie“ als Konzessionsinhaber der durch Verordnung vom 16. Januar 1892 für gemeinnützig erklärten Strassenbahnen tritt. Der ursprüngliche Konzessionsinhaber bleibt noch 10 Jahre für die Ausführung der Konzession haftbar. Das Anlagekapital der Gesellschaft darf nur mit Genehmigung des Staatsraths auf andere Unternehmungen verwendet werden.

Die Westalgerische Eisenbahngesellschaft hat am 13. Juni d. J. um die Genehmigung zur Ausgabe einer Anleihe von 920 000 Frcs., mit welchen die verbleibenden Baukosten der Linie Blidah-Berruaghia gedeckt werden sollen, nachgesucht. Die Baukosten wurden ursprünglich auf 25 000 000 Frcs. festgesetzt, von denen 6 000 000 Frcs. durch Vermehrung des Grundkapitals und 19 000 000 Frcs. durch Erhöhung des Anleihekapitals aufgebracht werden sollten; von letzteren wurden 18 000 000 Frcs. im Januar 1887 und 1 000 000 Francs Schuldverschreibungen im Januar 1890 begeben. Thatsächlich betrugen aber die Baukosten 27 000 000 Frcs., von denen 7 027 165 Frcs. auf allgemeine Unkosten entfielen; von den Aufsichtsbehörden wurde indessen festgestellt, dass diese ausserordentlich hohen Unkosten berechtigt seien. Der Finanzplan der Gesellschaft besteht darin, dass zu den früher geschaffenen 25 136 230 Frcs. zunächst die 943 597 Frcs. kommen, die in dem Umwandelungsgewinn der 4 % Anleihe ihre Deckung finden, während ihr ausserdem noch eine Anleihe von 920 000 Frcs. gestattet werden soll. Der Landes-Eisenbahnrath hat sich für die Genehmigung ausgesprochen.

Durch Erlass vom 12. Juli d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die vorläufige Abnahme der Linie Mostaganem-Tiaret der Französisch-Algerischen Eisen-

bahngesellschaft unter Vorbehalt einiger kleiner Nacharbeiten ausgesprochen.

Ueber die Verstaatlichung des Algerischen Netzes der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (vergl. Nr. 60 S. 564 d. Ztg.) entnehmen wir der Zeitschrift „La voie ferrée" folgendes: Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn besitzt in Algerien die beiden Linien Philippeville-Constantine (87 km) und Algier-Oran (426 km); beide sind getrennt durch die der Ostalgerischen Eisenbahn gehörige Strecke Maison Carrée-Constantine (452 km), welche in Maison Carrée (10 km von Algier) aus der Linie Algier-Oran abzweigt. Von dieser Linie zweigt ferner in Blidah die der Westalgerischen Gesellschaft gehörige Linie Blidah-Berruaghia (80 km), welche den Anfang der grossen Einbruchslinie nach Laghuat bildet, ab. Alsdann wird die Linie Algier-Oran in Relizane von der der Französisch-Algerischen Gesellschaft gehörigen Linie Mostaganem-Tiaret (197 km) und in Perrégaux von der der gleichen Gesellschaft gehörigen Linie Arzew-Kralfallah-Aïn Sefra (454 km) gekreuzt. Endlich zweigt von der Linie Algier-Oran in Sainte Barbe de Tlélat die der Westalgerischen Gesellschaft gehörige Linie nach Sidi bel Abbes, Tlemcen und Ras el Ma (216 km), sowie in La Senia die der gleichen Gesellschaft gehörige Linie nach Aïn Temouchent (70 km) ab.

Die Linien Philippeville - Constantine und Algier - Oran (zusammen 513 km) sind von zu geringer Bedeutung, als dass die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die in Frankreich ein Netz von fast 10000 km besitzt, nicht leicht in ihre Verstaatlichung willigen sollte. Andererseits erscheint es unnütz und wegen der hohen Verwaltungskosten zu kostspielig, bei einem Eisenbahnnetze von 2900 km fünf Gesellschaften zu erhalten, während zwei vollkommen genügen würden. Daher hat die Regierung bereits vor mehreren Monaten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten einen Ausschuss niedergesetzt, um die Verstaatlichung der Algerischen Linien der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu prüfen. Es ist augenscheinlich, dass der Staat die beiden Linien nicht selbst zu betreiben gedenkt, weil dadurch der angestrebte Zweck einer Ausgabenverminderung nicht erreicht würde, sondern es ist als sicher anzunehmen, dass die Linie Philippeville-Constantine der Ostalgerischen und die Linie Algier-Oran der Westalgerischen Gesellschaft übergeben wird. Die finanziellen Bedingungen, unter denen das Algerische Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hergestellt wurde, bieten indessen einige Schwierigkeiten, doch steht zu erwarten, dass der Ausschuss einen Entwurf, der sowohl die Interessen der Gesellschaft als auch diejenigen des Staates wahrt, ausarbeiten wird.

Verschiedene Abgeordnete halten indessen die Verstaatlichung der genannten beiden Linien und ihre Auftheilung an zwei andere Gesellschaften nur für eine halbe Maassregel, die keine erhebliche Ermässigung der Zinsengewähr herbeiführen kann. Die Konzessionsbedingungen sind nämlich ausserordentlich verschieden für die einzelnen Linien; der Satz der gewährleisteten Zinsen ist nicht gleich und auch die Höhe der zugelassenen Betriebsausgaben ist ebenso verschieden als sie mit den wirklichen Bedürfnissen der betreffenden Linien in Missverhältniss steht. Während daher die Gesellschaften auf einigen Linien bedeutende Ersparnisse beim Bau und Betriebe erzielen, setzen sie auf anderen erhebliche Summen zu. So bringt beispielsweise die Linie Bel Abbès-Ras el Ma (100 km) bei einer kilometrischen Betriebseinnahme von 6285 Frcs. der Westalgerischen Bahn einen Gewinn von 238360 Frcs., während sie dem Staate einen Verlust von 117427 Frcs. verursacht; die wirklichen Betriebsausgaben betragen nämlich nur 80,76 %, während bei Berechnung der Gewähr nach dem Bedingnissheft eine Ausgabe von 118,67 % zu Grunde gelegt werden musste. Unter diesen Umständen verlangt die genannte Zeitschrift, dass die Bedingnisshefte aller Linien geprüft und umgearbeitet werden.

Urtheile.

Haftet die Bahn für Verderben der Waare durch mangelhafte Reinlichkeit der Wagen auch nach bedingungsloser Annahme derselben? Kläger verlangte Schadenersatz für Verderben von Aepfeln, welches dadurch eintrat, dass der Wagen erst kurz vor der Benutzung mit Chlorkalk desinfizirt worden war. Die beklagte Bahnverwaltung hat u. a. eingewendet, dieser Schadenersatz-Anspruch sei erloschen, weil Kläger unbestrittenermaassen die Aepfel angenommen und die Fracht bezahlt habe trotzdem, dass ihm der Chlorgeruch sofort aufgefallen sei. Dieser Geruch habe eine äusserlich erkennbare Beschädigung der Aepfel dargestellt.

Durch Urtheil vom 9. Februar 1894 hat das Oberlandesgericht in Stuttgart der Klage zugesprochen. In den Gründen wird zunächst hervorgehoben, Kläger habe sich bei dem Geruch beruhigen können, da die Bahn, trotz ihrer besseren Kenntniss, an demselben keinen Anstoss genommen habe; auf Grund des Sachverständigen-Gutachtens sei der Kläger zu der Annahme berechtigt gewesen, dass der Geruch nicht leicht in den Stoff eindringe. Es heisst dann weiter: „Zudem behauptet die Beklagte ja selbst, das Obst sei bei der Ablieferung durch den Chlorgeruch gar nicht verdorben gewesen. Dann aber könne ein derartiger Geruch nicht schon an sich als eine Beschädigung, die zu sofortiger Reklamation verpflichte, bezeichnet werden. Wenn die Beklagte glaubt, durch geeignete Lagerung des Obstes hätte sich der Geruch wieder nach kurzer Zeit verflüchtigt, so konnte auch der Kläger davon ausgehen, durch Ausladen des Obstes, Transport desselben in die Häuser der Käufer und die weitere Behandlung desselben bis zum Mosten werde sich der Geruch verlieren."

Kann ein bei einem Eisenbahnunfall Verletzter Schadenersatz verlangen, wenn er trotz verminderter Arbeitsfähigkeit den gleichen Lohn weiter bezieht? Ein Bierknecht war bei einem Eisenbahnunfall verunglückt, die Berufsgenossenschaft hat von der 13. Woche bis zum Tode des Verletzten diesem eine Rente bezahlt, die sie auf Grund des § 3 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes von der Bahnverwaltung ersetzt verlangt.

Die Klage ist von dem Oberlandesgericht in Stuttgart mit folgender Begründung abgewiesen:

„Nach § 3 Ziffer 2 des Haftpflichtgesetzes ist der Schadenersatz zu leisten im Falle der Körperverletzung durch Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheiles, welchen der Verletzte durch eine infolge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung derselben erleidet. Es soll also der Vermögensnachtheil ersetzt werden und es folgt hieraus, dass, wenn zwar eine Verminderung der Arbeitsfähigkeit durch die Verletzung eingetreten, hierdurch aber ein Vermögensnachtheil nicht entstanden ist, ein Ersatzanspruch nicht erhoben werden kann. Nicht die verminderte Arbeitsfähigkeit, sondern die verminderte Erwerbsfähigkeit berechtigt zum Schadenersatz; ist trotz der verminderten Arbeitsfähigkeit die Erwerbsfähigkeit und der Verdienst der gleiche geblieben, so ist kein Vermögensschaden vorhanden und kein Schadenersatz begründet." (Urth. v. 27. Okt. 1893 in den „Jahrbüchern der Württembergischen Rechtspflege" Bd. VI Heft 2.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. Dezember d. J. wird die Haltestelle Sürwürden für den Güterverkehr in Wagenladungen, sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (2773B)

Oldenburg, den 16. November 1894.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Hefte 3a und 3b des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs vom 1. April 1885 (nebst Nachträgen) für den Verkehr zwischen den Belgischen Häfen und den inneren Belgischen Stationen einerseits und den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits treten am 1. Januar 1895 ausser Geltung, und werden durch neue Tarife mit theils ermässigten, theils erhöhten Sätzen ersetzt. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 14. Nov. 1894. (2774)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. ab kommen für die Beförderung von Kartoffeln in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von den Stationen Asch, Haslau und Franzensbad der Bayerischen Staatseisenbahnen nach Belgischen Stationen die im Nachtrag 11 zum Bayerisch - Belgisch - Englischen Gütertarif enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr ab Station Eger zur Berechnung.

Köln, den 16. November 1894. (2775)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Benzin aus Erdöl (Petroleumnaphta) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief im Verkehre zwischen Pardubitz (Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G.) einerseits und Dresden (sämmtliche Bahnhöfe) und Zwickau in Sachsen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 17. November 1894. (2776)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. ab treten für den Verkehr zwischen den Stationen Frankenstein und Gnadenfrei einerseits und den Stationen der Strecken Breslau-Neumarkt, Posen-Eichenhorst und Rokietnice-Birnbaum andererseits kürzere Entfernungen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. November 1894. (2777MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Dezember 1894 tritt für die Beförderung der im Ausnahmetarif 1, Abtheilung A, des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifs genannten Hölzer und anderen Artikel in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf einen Wagen und Frachtbrief von Eisenstein, Bayerische Staatsbahn, nach Eutritzsch der Ausnahmefrachtsatz von 1,29 ℳ für 100 kg in Kraft.

Magdeburg, den 16. Novbr. 1894. (2778)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. Dezember kommt für die Beförderung von Giesserei-Roheisen in Wagenladungen von Rodingen nach Eilenburg bei Leipzig ein direkter Frachtsatz von 15,98 ℳ für 1 000 kg zur Einführung.

Strassburg, den 12. Nov. 1894. (2779)

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Jüterbog-Treuenbrietzen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt werden die Stationen Schiessplatz Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen in den Verbands-Güterverkehr einbezogen. Die Frachtberechnung erfolgt nach den Entfernungen für Jüterbog zuzüglich folgender Streckenlängen:

Schiessplatz Jüterbog . 8 km
Tiefenbrunnen . . . . 12 „
Treuenbrietzen . . . . 20 „

Dresden, am 14. November 1894. (2780)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Januar 1895 wird der im Gütertarif zwischen der Hessischen Nebenbahn und der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. Oktober 1889 und seinen Nachträgen enthaltene Ausnahmetarif Nr. 4 für Zuckerrübenschnitzel usw. durch einen neuen erhöhten Tarif ersetzt. Nähere Auskunft hierüber ertheilt die Bau- und Betriebsverwaltung für Süddeutsche Nebenbahnen in Darmstadt und unser Tarifbüreau.

Mainz, den 14. November 1894. (2781)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Dezember 1894 wird die für den Güterverkehr mit Wagenladungen eröffnete Station Obertsroth der Badischen Staatseisenbahnen in den Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 14. Nov. 1894. (2782)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Vom 15. November l. J. an gelten die für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweiz anderseits bestehenden Transitfrachtsätze auch für Sendungen, welche von den Badischen Stationen Konstanz, Schaffhausen und Singen über Thiengen-Grenzach in Basel Badischer Bahnhof eingehen oder ab da nach den genannten Stationen über Grenzach-Thiengen weiterbefördert werden.

Werden solche Sendungen nicht direkt, sondern zunächst von Basel Badischer Bahnhof nach Basel Centralbahnhof oder umgekehrt abgefertigt, so kommt die Gebühr für die Basler Verbindungsbahn nicht zur Erhebung, infolge dessen die gleiche Fracht wie bei direkter Abfertigung unter Anwendung der Transitfrachtsätze erreicht wird.

Karlsruhe, den 13. Nov. 1894. (2783)
Generaldirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Die in den Ausnahmetarifen für Torfstreu von Almelo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen vom 15. d. Mts. enthaltenen Frachtsätze nach den Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen der Main-Neckarbahn, Mannheim der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der Württembergischen Staatsbahn finden mit sofortiger Gültigkeit auch auf den Verkehr nach den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatsbahn Anwendung.

Köln, den 15. November 1894. (2784)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. (Aenderung der Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoir- und Cisternenwagen.) Die nachstehend bezeichneten Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoir- und Cisternenwagen treten mit 31. Dezember 1894 ausser Kraft:

A. Im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbande.
Theil I, Abtheilung B vom 1. Januar 1886, Seite 52, Litt. c,
Theil V, 1. Heft vom 1. April 1890, Seite 9, Ziffer 9, Litt. c,
Theil V, 2. Heft vom 1. Mai 1890, Seite 9, Ziffer 9, Litt. c,
Theil V, 3. Heft vom 1. März 1889, Seite 6, Ziffer 8, Litt. c.

B. Im Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehre bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehre.
Theil I, Abtheilung B vom 1. August 1886, Seite 20, Litt. c,
Theil II, Tarifheft Nr. 1 vom 20. August 1886, Seite 90, Ziffer 4, Litt. c,
Theil II, Tarifheft Nr. 2 vom 1. September 1886, Seite 102, Ziffer 4, Litt. c,
Theil II, Tarifheft Nr. 3 vom 1. September 1886, Seite 75, Ziffer 5, Litt. c.

Dagegen wird Litt. f, Absatz 2 der genannten Bestimmungen, wie folgt ergänzt:

„Bei Ueberschreitung dieser Frist kommt die durch den Lokaltarif der betreffenden Bahn festgesetzte Verspätungsgebühr zur Erhebung.

Ob und welche Standgebühren für solche leere Wagen erhoben werden, welche sonst in einer Station deponirt bleiben, bestimmen ebenfalls die Lokaltarife der betheiligten Eisenbahnen.“

Wien, am 14. November 1894. (2785)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Aufhebung von Tarifen. Mit dem 31. Dezember 1894 werden folgende Tarifsachen im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande aufgehoben, und zwar:

a) der vom 1. Januar 1893 gültige Anhang zu den Tarifen, Theil II, sammt Nachträgen I bis VII;
b) der vom 1. April 1891 gültige Ausnahmetarif für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker).

An Stelle des vorstehend sub a) bezeichneten Anhanges wird mit 1. Januar 1895 ein neuer Anhang in Kronenwährung eingeführt, durch welchen auch ein theilweiser Ersatz für den sub b) aufgehobenen Ausnahmetarif geboten wird.

Prag, am 14. November 1894. (2786)
Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Einführung neuer Tarife und Tarifnachträge. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 treten in Kraft:

a) der Nachtrag II zum Tarifhefte 1, enthaltend:
I. Aenderung der besonderen Tarifbestimmungen,
II. Aenderung und Ergänzung der Zusammenstellung der Ausnahmetarife nebst den Bestimmungen für deren Anwendung,
III. Aenderung der Stationsnamen Andrichau, Ksty, Korczów und Mikolajów,
IV. Aenderung des Ausnahmetarifes XI für Steinsalz,
V. Aufhebung des Ausnahmetarifes XII für Stückgüter in Wagenladungen,
VI. Einbeziehung der Station Volksgarten in die Klassen- und Ausnahmetarife,
VII. weitere Ergänzung der in den Stationstarifen enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifes 2 für Holz durch Aufnahme der Stationen Czudec, Frysztak und Holleschau,
VIII. Aufnahme der Station Schönbrunn in den Ausnahmetarif I für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren,
IX. geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes II für Emballagen,

X. Aufnahme der Station Tuchów in den Ausnahmetarif XIV für Grossvornvieh,

XI. Ergänzung des Kilometerzeigers;

b) der Nachtrag III zum Tarifhefte 2, enthaltend:

I. Ausserkraftsetzung der im Ausnahmetarife II für Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren enthaltenen Frachtsätze für Teplitz und Teplitz-Waldthor,

II. geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes III für gebrauchte Emballagen,

III. Ausserkraftsetzung der im Ausnahmetarif VIII für Glasflaschen enthaltenen Frachtsätze für Aussig, Neusattl und Schreckenstein,

IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes IX für Holz des Spezialtarifes 2 durch Aufnahme direkter Frachtsätze von Sób nach Dombrau und Karwin;

c) das neue Tarifheft 3, enthaltend Gebührentarife und Bestimmungen für die direkte Beförderung von Stückgütern und speziell genannten Wagenladungsgütern zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, Böhmischen Westbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Mährisch - Schlesischen Centralbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) andererseits;

d) der Nachtrag I zum Tarifhefte 4, enthaltend:

I. Abänderung des Vorwortes,

II. Aenderung der besonderen Tarifbestimmungen,

III. Aenderung der Stationsnamen Korczow und Mikolajów,

IV. Aufnahme der Stationen Nowosielitza und Volksgarten in den direkten Tarif,

V. Ergänzung des Schnitttarifes für den Verkehr mit Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen durch Einbeziehung der Stationen Eger und Rakonitz,

VI. Druckfehlerberichtigung,

VII. neue Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehre mit Stationen der Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien), der Böhmischen Westbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn,

VIII. neuer Kilometerzeiger;

e) der Nachtrag I zum Tarifhefte 5, enthaltend:

I. Abänderung des Vorwortes,

II. Abänderung der besonderen Tarifbestimmungen,

III. Aenderung der Stationsnamen Lobosic und Neusattel-Schaboglück,

IV. Aufnahme der Stationen Neratovic und Volksgarten in den direkten Tarif,

V. Einführung eines direkten Frachtsatzes von Chybi nach Rymanów,

VI. Einführung direkter Frachtsätze von Adlerkosteletz, Aussig, Austerlitz, Kanitz-Eibenschitz und Schönpriesen nach Krakau, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów,

VII. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Mit dem gleichen Termine wird das vom 15. August 1890 gültige Tarifheft 3 des Galizisch - Oesterreichisch - Böhmischen Eisenbahnverbandes sammt allen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare der obigen Tarifimpressen sind zu den auf denselben ersichtlichen Kaufpreisen bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. November 1894. (2787)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch- und Süddeutsch - Französischer Eisenbahnverband. (Vollständige Aufhebung des Verbandstarifes Theil III nebst allen Nachträgen.) Mit 1. März 1895 treten die auf Seite 77 und 78 des vom 1. August 1887 gültigen Nachtrages 8 A zu dem Tarife, Theil III des Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch - Französischen Eisenbahnverbandes vom 15. Juli 1881 für die Relationen

Prag (B. W. B.) sowie Prag (Bubna Sandthor Smichow) } -Paris Douane und -Paris Reuilly

enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17, und zwar

unter Ordnungszahl 14 für Salzsäure, Chlorwasserstoffsäure in Glasballons etc. und

unter Ordnungszahl 15 für Schwefelsäure in Glasballons etc.

ausser Kraft, so dass hiermit am 1. März 1895 der ganze oben genannte Tarif Theil III sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Wien, am 16. November 1894. (2788)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen. (Ausgabe eines neuen Anhanges zum Lokal-Gütertarife, Theil II vom 1. Januar 1891.) Mit 1. Januar 1895 tritt der oben genannte neue Anhang, welcher ermässigte Kartirungssätze für einzelne Artikel und Relationen enthält, in Wirksamkeit und wird hierdurch der frühere Anhang vom 15. Februar 1893 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses neuen Anhanges können sowohl bei der Direktion in Wien, als auch im Wege der gesellschaftlichen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. November 1894. (2789)

Petroleumverkehr. (Ausgabe des Nachtrages I.) Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1894 tritt der Nachtrag I zu dem Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Januar 1894) in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderung der Tarifbestimmungen.
2. Aufnahme neuer Stationen.
3. Ergänzung des Kilometerzeigers.
4. Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 15 kr. Oe. W. erhältlich.

Wien, am 12. November 1894. (2790)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - Ungar. - Rumänischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Verbandstarifes.) Am 1. Januar 1895 tritt für den Oesterr.-Ungar. - Rumän. Eisenbahnverband ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1 und 2 in Kraft.

Heft 1 enthält die Frachtsätze für den Verkehr mit den in Oesterreich, Heft 2 die Frachtsätze für den Verkehr mit den in Ungarn gelegenen Stationen.

Gleichzeitig treten mit diesen neuen Tarifen folgende Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband ausser Kraft, u. zw. Theil II u. III, gültig vom 1. Oktober 1885, Theil IV, gültig vom 1. Mai 1886, und Theil V, gültig vom 1. November 1887 nebst allen zu denselben erschienenen Nachträgen.

Exemplare des neuen Tarifs werden bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 14. November 1894. (2791)

Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 339 Lokomotiven verschiedener Bauart in 44 Loosen am Sonnabend, den 1. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude, Berlin W, Königgrätzerstrasse 132 IV Zimmer Nr. 2. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven" rechtzeitig an uns einzureichen. Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen können dortselbst, Zimmer Nr. 7, eingesehen oder gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 9,50 ℳ baar von uns bezogen werden. Zuschlagsfrist läuft bis 9. Januar 1895.

Berlin, den 13. Nov. 1894. (2792MG)

Lieferung von Wagenbestandtheilen. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1895/96 erforderlichen

a) 65 Stück Wagen - Achswellen aus Flussstahl,

b) 2 700 Stück Gussstahl - Spiralfedern sowie

c) 1 120 Stück Bufferhülsen bezw. Bufferkreuze, 2 050 Stück Bufferstangen, 3 500 Stück Schraubenkuppelungen, 1 300 Stück Sicherheitskuppelungen und 1 600 Stück Zughaken

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen nebst Zeichnungen und die zu Angeboten zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauerufer-strasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben unter der Angabe, ob solche für Achswellen oder Spiralfedern, oder Bufferhülsen usw. gewünscht werden, gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in Reichsmünzen) für jede Gruppe bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben

am 20. Dezember 1894, Vormittags 11 Uhr,

stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. Januar 1895.

Magdeburg, den 15. Nov. 1894. (2793)

Königliche Eisenbahndirektion.

Saal-Eisenbahn. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstattsmaterialien und zwar I. von Metallen und Metallfabrikaten, Werkzeugen, Glaswaaren, Telegraphenmaterialien, und II. von Reiserwellen und Brennholz, Oelen und Fetten, Lichten und Seifen, Farben, Droguen und Chemikalien, Dochten, Zeugstoffen und dergleichen, Hanf- und Seilerwaaren, Gummiwaaren, Binderiemen, Reinigungs- und Putzmaterialien, Kohlenkörben soll im Wege der Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedarfsnachweisungen und die Lieferungsbedingungen sind unter Beifügung von je 75 ₰ für jede der beiden Nachweisungen I und II von unserem Sekretariate zu beziehen. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens den 6. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen.

Jena, den 16. November 1894. (2794)
Die Direktion.

Verdingung von hölzernen Bahn- und Weichenschwellen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 25 053 St. eichenen und 30 400 St. kiefernen Bahnschwellen, sowie 2 109 St. eichenen Weichenschwellen. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Dienstag, den 4. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in baar postpflichtig entnommen werden.

Breslau, den 16. November 1894. (2795)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Ausschreibung auf Lieferung von Weichenmaterialien und Kleineisenzeug. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 1. 470 Stück einfachen und doppelten Herzstücken, sowie Herzstückspitzen von Flussstahl, 2. 54 t Radlenkern, 3. 18 t verschiedenen Unterlagsplatten zu Weichen, 4. 614 t Schienenlaschen und 1 248 t Schienen-Unterlagsplatten, 5. 531 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschenbolzen, Schienennägeln und Schwellenschrauben und 6. 323 000 Stück einfachen federnden Unterlagsringen aus Tiegelflussstahl. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen und zwar bis Mittwoch, den 5. Dezember d. J., für die unter 1—3 aufgeführten Materialien Vormittags 11 Uhr, und für die unter 4—6 bezeichneten Materialien Vormittags 11½ Uhr.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1,5 ℳ für die unter 1, je 50 ₰ für die unter 2, 3 und 6, je 1 ℳ für die unter 4 und 5 bezeichneten Gegenstände postpflichtig entnommen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 19. November 1894. (2796)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 92. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. November 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 22 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Oesterreichische Südbahn.
Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn im Rechnungsjahre 1893/94.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Gesetzesvorlage über die Ungar. Donau-Schifffahrtsgesellschaft.
Anzeigepflicht von Unfällen im Eisenbahnbetriebe und die Unfallstatistik.
Frachtberechnung für die Artikel „chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze".
Konzessionsurkunde für die Lokalbahn von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz.
Csetnekthalbahn: Betriebseröffn.
Die Grazer Schlossbergbahn.
Bahneröffnungen im Sept. d. J.
Betriebseinnahmen der Oesterr.-Ungar. Eisenb. im Sept. d. J.
Das neue Verrechnungssystem der Königl. Ungar. Staatsb.
Montanbahnen in Oberungarn.
Die Möglichkeit der elektrischen Kraftübertragung auf grössere Entfernungen.
Generalversammlung.
Personalnachrichten.
Börsenbericht.
Aus Afrika:
Kongostaat.
Verschiedenes:
Schwedler-Gedächtnissfeier.
Lösung der Preisaufgabe: Beitrag zur Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens.
Personalnachrichten:
Bayerische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Oesterreichische Südbahn.

Wie unseren Lesern aus verschiedenen Mittheilungen bekannt ist, hat die Oesterreichische Regierung ganz unerwartet die Frage einer thunlich baldigen Verstaatlichung der Südbahn eventuell einer Uebernahme des Betriebes derselben durch den Staat aufgeworfen und die Gesellschaft, deren Eigenthum das grosse Bahnnetz bildet, eingeladen, Delegirte zur Durchführung der bezüglichen Verhandlungen zu nominiren. Bei der Bedeutung, welche dieser Bahn in kommerzieller, finanzieller, technischer und politischer Hinsicht innewohnt, kann es nicht Wunder nehmen, dass die fragliche Aktion allseitig und weit hinaus über die Grenzen des Reiches ein lebhaftes Interesse wachgerufen hat, das auch in der eingehenden Erörterung aller einschlägigen Verhältnisse in den Tagesblättern zum Ausdrucke gelangte. Unter solchen Umständen dürften auch unseren Lesern nähere und verlässliche Mittheilungen über die Entstehung und Entwickelung der Südbahn, über deren Anlage und über alle, die Verstaatlichung betreffenden Punkte willkommen sein. Für ganz spezielle Studien hierüber sei auf die nachstehend angeführten Werke aufmerksam gemacht, die zum Theile auch für die vorliegende Arbeit als Quellen dienten. Es sind dies: Kohn bezw. Konta, Oesterreichisches Eisenbahn-Jahrbuch 1868—1894; Röll, Eisenbahn-Encyklopädie; J. Sachs, L'Italie, ses finances et son développement économique depuis l'unification du royaume; Dr. R. Schuster Edler von Bonnot und Dr. Aug. Weeber, Die Rechtsurkunden der Oesterreichischen Eisenbahnen; Engerth, Die Lokomotive der Staatseisenbahn über den Semmering 1854; Aichinger und Birk, Beschreibung der Anlage und des Betriebes der Semmeringeisenbahn 1861; Instruktionen über die Ausführung der Brennerbahn 1864; Etzel, Oesterreichische Eisenbahnen, entworfen und ausgeführt in den Jahren 1857—1867; Paulus, R., Der Eisenbahnoberbau auf den Linien der Südbahn 1873; Flattich und Wilhelm, Der Eisenbahnhochbau in seiner Durchführung auf den Linien der Südbahn 1875; Lihotzky, Das 25jährige Jubiläum der Semmeringbahn 1879; Birk, Die Semmeringbahn 1879; Kramer, Maschinendienst auf der Brennerbahn 1878.

I. Vorgeschichte.

Die älteste Linie des heutigen grossen Südbahnnetzes ist die Linie Wien-Gloggnitz; sie bildet gleichsam den Grundstock desselben, so dass zunächst ihrer Geschichte mit einigen Worten gedacht werden muss. In den Jahren 1836 und 1837, fast zu gleicher Zeit, als die Vorbereitungen für den Bau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in vollem Gange waren, bewarb sich Freiherr v. Sina um die Konzession eines Eisenbahnnetzes, das Wien einerseits über Bruck a/Leitha, andererseits über Wiener-Neustadt und Oedenburg mit Raab ver-

binden sollte. Seine Bemühungen waren von Erfolg begleitet; am 2. Januar 1838 wurde ihm die erbetene Konzession ertheilt, die er sofort an eine neu begründete Firma, an die „Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft“ übertrug. Im Frühjahre 1839 begann der Bau der Linie Wien-Wiener-Neustadt, im Sommer des nächsten Jahres jener der Linie Wien-Bruck a/Leitha. Der Fortsetzung der Linien auf Ungarischem Gebiete stellten sich aber schwerwiegende politische Hindernisse entgegen, so dass die Gesellschaft sich entschloss, von der Herstellung der direkten Linie nach Raab ganz abzusehen, auch die Verbindung über Oedenburg fallen zu lassen, dafür jedoch den Schienenweg über Wiener-Neustadt bis Gloggnitz zu führen. Das früher auf 12 500 000 fl. Konventionsmünze[1]) festgesetzte Gesellschaftskapital wurde auf 10 000 000 fl. K.-M.[2]) herabgemindert und nach erfolgter behördlicher Genehmigung die alte Firma in die neue „Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft“ umgewandelt.

Bereits am 5. Mai 1842 wurde die Hauptlinie der neuen Gesellschaft Wien-Gloggnitz dem allgemeinen Verkehre übergeben. Sie fand bald eine kleine Erweiterung durch den Bau einer Flügelbahn von Mödling nach dem nahen Kaiserlichen Lustschlosse Laxenburg (eröffnet am 28. September 1845) und erhielt auch in kurzer Zeit eine wichtigere Zweigbahn in der am 20. August 1847 eröffneten Linie Wiener-Neustadt-Oedenburg, welche bis zur Ungarischen Grenze von der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft und von da ab bis nach Oedenburg durch ein Konsortium Ungarischer Grossgrundbesitzer erbaut worden war, aber in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe der ersteren stand.

Eine weitere bauliche Thätigkeit der Gesellschaft schien vorläufig ausgeschlossen, da durch die denkwürdige Allerhöchste Entschliessung vom 19. Dezember 1841 die Herstellung eines grossen Eisenbahnnetzes auf Staatskosten angeordnet wurde und sich unter jenen Linien, welche dies Netz bilden sollten, naturgemäss auch der Schienenweg von Wien aus an das Adriatische Meer befand. Die Staatsverwaltung schritt rasch an den Bau dieser wichtigen Verkehrsader. Die unmittelbare Fortsetzung der vollendeten Linie Wien-Gloggnitz bot wegen der erforderlichen Ueberschreitung der Ausläufer der Norischen Alpen so grosse technische Schwierigkeiten, dass man vorläufig an diese Herstellung nicht denken konnte. Der Bau wurde vielmehr am Südfusse des Gebirgszuges begonnen und mit grossem Eifer durchgeführt. Im Jahre 1844 wurde die Strecke Mürzzuschlag-Graz, im Jahre 1846 die Strecke Graz-Cilli und im Jahre 1849 die Strecke Cilli-Laibach eröffnet. Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft führte unter dem Titel: „Betriebsunternehmung der K. K. südlichen Staatsbahn“ den Betrieb dieser sämmtlichen Theilstrecken auf die Dauer von 5 Jahren, von der Eröffnung der Strecke Graz-Cilli an gerechnet. Nach Ablauf des Betriebsvertrages, am 2. Juni 1851, übernahm die Staatsverwaltung selbst den Betrieb der südlichen Staatsbahn von Mürzzuschlag bis Laibach und errichtete zu diesem Behufe eine Betriebsdirektion in Graz.

Im Jahre 1848 hatte unter der Leitung Karl Ritter von Ghega's und nach den Plänen dieses genialen Ingenieurs der Bau der Eisenbahn von Gloggnitz über den Semmeringpass nach Mürzzuschlag begonnen; mit dem Fortschreiten der Vollendung dieses grossartigen Schienenweges wuchs natürlich die Erkenntniss von der Wichtigkeit der Vereinigung der ganzen Bahnanlage von Wien bis Laibach in den Händen des Staates und so gelangte denn auch im August des Jahres 1853 das bedeutsame Uebereinkommen zustande, demzufolge die „Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft“ ihre Hauptlinie sammt den Abzweigungen nach Laxenburg und an die Ungarische Grenze gegen eine Entschädigung von ungefähr 18 Millionen Gulden K.-M.[3]) der Regierung überliess, die für deren Betrieb eine besondere Direktion in Wien errichtete. Am 17. Juli 1854 wurde die „Semmeringbahn“ dem öffentlichen Verkehre übergeben, wenige Tage später vom Staate das Uebereinkommen betreffs der Einlösung der Linie nach Oedenburg um den Aufwand von 2 089 516 fl. K.-M.[4]) abgeschlossen, und am 27. Juli 1857 fuhr auch der erste öffentliche Zug von Laibach nach Triest. Die Betriebsdirektion in Graz wurde aufgelöst und der Betrieb der ganzen Linie Wien-Triest, die noch heute den wichtigsten Theil des gesammten Südbahnnetzes bildet, der Direktion in Wien übertragen.

Im Jahre 1856 hatte der Staat auch den Bau einer zweiten wichtigen Strecke der heutigen Südbahn in Angriff genommen, nämlich der Tiroler Bahn, die von Verona über Bozen und Innsbruck nach Kufstein an die Bayerische Grenze führt. Der Bau betraf vorläufig nur die sogen. Nordtiroler Linie Kufstein-Innsbruck und die Südtiroler Linie Verona-Bozen, während die Ausführung der schwierigen Alpenbahn über den Brennerpass, also die Verbindung Innsbrucks mit Bozen, einem späteren Zeitpunkte vorbehalten blieb. Die Linie Kufstein-Innsbruck wurde am 24. November 1858, jene von Verona nach Bozen am 16. Mai 1859 in ihrer ganzen Länge eröffnet.

Unterdessen hatte sich in der Eisenbahnpolitik Oesterreichs unter dem Einfluss der finanziellen Verhältnisse ein bedeutsamer Umschwung vollzogen. Am 14. September 1854 war das Eisenbahn-Konzessionsgesetz erschienen, durch welches die Ertheilung von Konzessionen für Privatbahnen geregelt wurde. Das Prinzip des Ausbaues eines grossartig gedachten Eisenbahnnetzes lediglich durch den Staat und auf Staatskosten war hiermit aufgegeben. Es fehlte dem Staatsschatze an den erforderlichen Mitteln, um den zahlreichen Ansprüchen zu genügen, die nach den überraschenden Erfolgen der ersten Lokomotivbahnen in allen Theilen des Reiches erhoben wurden, und die Verwaltung sah sich genöthigt, an die Mitwirkung der Privatthätigkeit zu appelliren. Die Finanziers ergriffen denn auch die sich darbietende, nicht ungünstige Gelegenheit zur fruchtbringenden Anlage ihrer Kapitalien; es entwickelte sich eine rege Thätigkeit auf dem Gebiete der Eisenbahngründungen, die einen bedeutenden Aufschwung des ganzen Oesterreichischen Eisenbahnwesens herbeiführte. Namentlich waren es Französische Geldkräfte, die in Oesterreich eine gute Verwerthung ihrer Kapitalien erhofften und an die Regierung auch mit Anträgen auf käufliche Erwerbung staatlicher Linien herantraten. Der Regierung kamen diese Angebote nicht unwillkommen, denn sie erblickte in dem Verkauf ihrer Eisenbahnen die einzige wirksame Hilfe in der pekuniären Bedrängniss, in welcher sie sich befand. Diese neue, in Oesterreichs Eisenbahngeschichte hochbedeutsame Periode wurde am 1. Januar 1855 mit dem Verkauf der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn (Bodenbach-Brünn, bezw. Olmütz, Marchegg-Pest-Szegedin usw.) an die ehemalige Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft, aus welcher die „Staatseisenbahn-Gesellschaft“ hervorgegangen war, eingeleitet. Der zweite wichtige Akt auf diesem Gebiete erfolgte im Jahre 1856 und betraf das Lombardisch-Venetianische Netz; er bedeutet — streng genommen — das Vorspiel zu der grossen Aktion, als welche die Gründung der Oesterreichischen Südbahn unbedingt bezeichnet werden muss.

Die Lombardei und Venetien gehörten zu jener Zeit noch dem Oesterreichischen Kaiserstaate an. In richtiger Erkenntniss der grossen Bedeutung von Eisenbahnlinien in diesen Provinzen, welche durch politische Verhältnisse, wie auch durch ihre geographische Lage dem Stammlande mehr oder weniger entfremdet waren, hatte die Regierung der Entwickelung des Eisenbahnwesens daselbst von allem Anfange an grössere Aufmerksamkeit gewidmet. Im Jahre 1837 wurde eine Reihe von Konzessionen ertheilt: für eine Linie von Mailand nach Monza, für eine weitere von Mailand nach Como und für eine dritte von Mailand nach Venedig. Für den Bau

[1]) 13 125 000 fl. Oe. W.
[2]) 10 500 000 fl. Oe. W.
[3]) 18 900 000 fl. Oe. W.
[4]) 2 193 992 fl. Oe. W.

und Betrieb der letzteren bildete sich eine besondere Gesellschaft: die „Lombardisch-Venetianische Ferdinandsbahn." Die erstgenannte Bahn wurde am 18. August 1840 eröffnet und mit der zweiten Linie, die am 6. Dezember 1849 bis Camerlata dem Betriebe übergeben wurde, vereinigt. Die Lombardisch-Venetianische Ferdinandsbahn hatte unausgesetzt mit grossen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, welche die Vollendung der ihr konzessionirten Linie ungemein verzögerten. Auf Grund der schon erwähnten Kaiserlichen Verordnung vom 19. Dezember 1841 begann der Staat die Linien von Verona nach Sant'Antonio bei Mantua und von Mestre an die Grenze von Istrien auf Staatskosten herzustellen; er vollendete beide wichtigen Schienenwege im Jahre 1851. Im gleichen Jahre leitete der Staat den Rückkauf aller Bahnen ein; zunächst erwarb er Mailand-Monza und Mailand-Camerlata um den Preis von 7 406 309 fl. K.-M.[5]), sodann — im Jahre 1852 — die bereits ausgeführten Theilstrecken Mailand-Treviglio und Venedig-Verona der Verbindung Mailands mit Venedig, die er bis zum Jahre 1856 bis auf die kurze Strecke Treviglio-Cogaglio vollendete.[6]) Im letzteren Jahre erfolgte — wie schon erwähnt — der Verkauf des gesammten Staatsbahnnetzes in Venetien und der Lombardei an ein Konsortium in- und ausländischer Kapitalisten, an dessen Spitze die Freiherren von Rothschild, der Herzog von Galliera, Blount, Talabot u. a. standen. Kraft des betreffenden Uebereinkommens, das am 14. März 1856 zum Abschluss gelangte, überliess der Staat sämmtliche Bahnen der Lombardei und Venetiens auf die Dauer von 90 Jahren — vom 1. Januar 1859 an gerechnet — unter Gewährleistung eines jährlichen Erträgnisses von 5,5 % gegen eine Entschädigung von 100 Millionen Oesterreichische Lire dem genannten Konsortium, das sich als „Lombardisch-Venetianische Eisenbahngesellschaft" konstituirte und die Verpflichtung übernahm, eine weitere Reihe neuer Bahnlinien (Mailand-Piacenza-Pavia, Mailand-Buffalora-Sesto Calende) zur Ausführung zu bringen. Fast gleichzeitig erhielt der Herzog von Galliera von den Regierungen von Oesterreich, Modena, Parma, Toscana und von dem Kirchenstaate auf Grund eines besonderen Vertrages dieser Staaten die Konzession für den Bau und Betrieb der Italienischen Centralbahn, welche die 3 Linien Piacenza-Bologna, Bologna-Pistoja und Reggio-Borgoforte umfasste, auf die Dauer von 90 Jahren, nämlich bis Ende des Jahres 1948; die Regierungen garantirten ein jährliches Erträgniss von 6 500 000 Frcs. Der Konzessionär überliess seine Konzession der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahngesellschaft, welche sich nunmehr den Namen: „K. K. priv. Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft" beilegte und ihren Besitz im Jahre 1857, in welchem auch die Bahn von Mailand nach Venedig vollendet ward, noch durch die Erwerbung der Toskanischen „Maria Antoniabahn" (Pistoja-Florenz) vergrösserte.

Die Gründer dieser hervorragenden Eisenbahngesellschaft trugen sich aber noch mit einem viel weitergehenden, in seinen Grundgedanken unstreitig genialen Plane; sie dachten daran, alle jene Eisenbahnen Oesterreichs, welche die südlichen Provinzen durchziehen und an die Küsten des Meeres streben, denen also ein grosses Feld lebhafter Verkehrsthätigkeit für die Zukunft offen stand, in einer einzigen Hand zu vereinigen. Eine solche Konzentration des Baues und Betriebes eines Eisenbahnnetzes von rund 3 000 km, das in jeder Hinsicht reich gesegnete Landstriche durchzog, musste unstreitig — wenn auch nicht augenblicklich, so doch in nicht allzu ferner Zeit — sehr bedeutende Vortheile bieten. Es wurden daher zunächst Unterhandlungen mit der Oesterreichischen Regierung angeknüpft, welche einerseits auf die Erwerbung der südlichen Staatsbahn und der vom Staate in Angriff genommenen Kroatischen Bahn (Steinbrück-Sissek und Agram-Karlstadt), sowie auf die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Marburg nach Villach, anderseits auf die Genehmigung einer Verschmelzung dieser Linien mit der Lombardisch-Venetianischen und Centralitalienischen Eisenbahngesellschaft und mit der eben im Werden begriffenen „Kaiser Franz Josef-Orientbahngesellschaft" gerichtet waren.

Diese letztere, welche ein Konsortium Ungarischer Grossgrundbesitzer im Verein mit Französischen Kapitalisten begründet hatte, plante den Bau folgender Bahnlinien: Wien-Oedenburg-Kanisza-Essegg, Neu-Szöny-Stuhlweisenburg-Essegg mit einer Zweigbahn nach Fünfkirchen, Ofen-Kanisza-Pöltschach, Essegg-Semlin. Die Konzession ist vom 8. Oktober 1856 datirt, lautet auf 90 Jahre (vom 1. Januar 1862 an gerechnet) und gewährt eine Staatsgarantie von 5,2 % des Anlagekapitals bis zu einer Maximalhöhe desselben von 100 Millionen Gulden. Das Anlagekapital war auf 57 600 000 fl. K.-M.[7]) bestimmt; der Bau, welcher innerhalb der Frist von 10 Jahren vollendet werden sollte, begann im Jahre 1857.

Die Verhandlungen mit der Regierung führten rasch zu einem günstigen Ergebnisse. Am 23. September 1858 wurde die Konzessionsurkunde abgeschlossen; ihre Genehmigung erfolgte mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 30. November und 9. Dezember 1858, ihre Wirksamkeit begann am 1. Januar 1859. Die Fusion der Franz Josefs-Orientbahn mit dem Südösterreichischen Eisenbahnnetze begegnete zunächst in den Kreisen der Aktionäre ziemlich lebhafter Opposition, wurde schliesslich aber doch von der Majorität der Generalversammlung genehmigt; seitens der Lombardisch-Venetianischen und Centralitalienischen Eisenbahngesellschaft fand dagegen die geplante Vereinigung mit dem auf solche Weise vergrösserten Südösterreichischen Eisenbahnnetze keinen Widerstand, sie wurde vielmehr in der am 18. November 1858 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung „in vollkommener Würdigung der gewichtigen Thatsachen und Gründe, die unablässig und immer eindringlicher zu Gunsten der grossen Bahnnetze sprechen", ohne Widerspruch zum Beschlusse erhoben. Die neugebildete Gesellschaft nahm die Firma: „K. K. priv. südliche Staats-, Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft" an. Das Gebiet derselben umfasste die in nachstehender Uebersicht angeführten Bahnlinien.

Uebersicht der Bahnlinien der „K. K. priv. Südlichen Staats-, Lombardisch-Venetianischen und Centralitalienischen Eisenbahngesellschaft" am 1. Januar 1859.

	Im Betriebe km	Noch zu bauen km	Zusammen km
1. Wien-Triest	577,2	—	577,2
2. Mödling-Laxenburg	4,9	—	4,9
3. Wr.-Neustadt-Oedenburg	32,0	—	32,0
4. Steinbrück-Sissek-Karlstadt	—	170,7	170,7
5. Marburg-Villach	—	166,9	166,9
6. Verona-Kufstein	220,0	140,4	360,4
7. Marburg bezw. Pragerhof-Ofen[8])	—	329,7	329,7
8. Stuhlweissenburg-Uj-Szöny[8])	—	81,9	81,9
9. Oedenburg-Kanisza[8])	—	166,9	166,9
10. Triest-Mailand-Sardin. Grenze	514,5	—	514,5
11. Mailand-Florenz	36,3	270,2	306,5
12. Mailand-Sesto Calende	34,0	16,1	50,1
13. Bergamo-Lecco	—	35,1	35,1
14. Melegnano-Pavia	—	24,3	24,3
15. Treviglio-Cremona	—	60,7	60,7
16. Mailand-Como	16,0	28,0	44,0
17. Verona-Mantua-Reggio	33,0	58,0	91,0
18. Padua-Rovigo[9])	—	40,2	40,2
zusammen	1 467,9	1 589,1	3 057,0

[5]) 7 776 624 fl. Oe. W.

[6]) Die Einlösungskosten betrugen 17 604 000 fl. K.-M. = 18 484 200 fl. Oe. W.

[7]) 60 480 000 fl. Oe. W.

[8]) Linien der ehemaligen Franz Josefs-Orientbahn, deren Netz in der Konzessionsurkunde der „K. K. priv. südlichen Staats-, Lombardisch-Venetianischen und Centralitalienischen Eisenbahngesellschaft" auf die sub 7 angeführten Bahnen restringirt wurde.

[9]) Diese Linie war erst in die Konzessionsurkunde der „K. K. priv. südlichen Staats-, Lombardisch-Venetianischen und Centralitalienischen Eisenbahngesellschaft" aufgenommen worden.

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1893/94.

Die Gesammtlänge der für Rechnung des Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug nach dem uns vorliegenden Verwaltungsberichte am Schlusse des Berichtsjahres 1 471,84 km vollspurige und 27,99 km schmalspurige Strecken, gegen eine Länge von 1 428,39 km vollspurige und 27,99 km schmalspurige Strecken am Schlusse des Vorjahres, mithin mehr 43,45 km vollspurige Strecken. Dieser Zuwachs setzt sich zusammen 1. aus der am 8. August 1893 erfolgten selbständigen Einführung der Linie von Amanweiler in den Bahnhof Montigny, infolge dessen die Länge dieser Linie sich um 2,26 km vermehrt hat; 2. aus der am 1. November 1893 eröffneten, 34,81 km langen vollspurigen Nebenbahn Merzweiler-Walburg-Selz; 3. aus der am gleichen Tage eröffneten, 5,62 km langen Fortsetzung der vollspurigen Nebenbahn Colmar-Münster bis Metzeral und 4. aus der am 28. Januar 1894 in Betrieb genommenen Verlegung der Linie Diedenhofen-Teterchen zwischen den Stationen Diedenhofen und Künzig, wodurch diese Linie um 0,76 km verlängert wurde.

Die Länge der zweigeleisigen Strecken betrug einschliesslich der gepachteten Strecke von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis Basel 685,02 km gegen 655,82 km im Vorjahre, mithin mehr 29,20 km. Hiervon entfallen 20,07 km auf den weiter zweigeleisig ausgebauten Theil der Linie Diedenhofen-Teterchen, von der Station Ebersweiler bis zur Station Teterchen und 9,13 km auf den zweigeleisig ausgebauten Theil der Linie Diedenhofen-Preussische Grenze bei Sierck, von der Station Königsmachern bis zur Station Sierck. Von der 1 484,30 km betragenden Eigenthumslänge liegen 1 467,32 km auf Elsass-Lothringischem und 16,98 km auf Preussischem Gebiete.

Ausserdem befinden sich in Elsass-Lothringen noch folgende Bahnen im Betrieb:

1. die von der Reichsbahn für Rechnung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft betriebene vollspurige Nebenbahn von der Grenze bei Esch über Deutsch-Oth nach Redingen einschliesslich der Anschlussbahnen 10,69 km,
2. die der Pfalzbahn gehörige und von dieser betriebene vollspurige Hauptbahn von Saargemünd bis zur Bayerischen Grenze bei Bliesbrücken 11,74 km,
3. die einer Privatgesellschaft gehörige, jetzt in eine vollspurige Strassenbahn umgebaute frühere Schmalspurbahn Rappoltsweiler-Stadt-Rappoltsweiler-Bahnhof 4 km und
4. die schmalspurigen, verschiedenen Privatgesellschaften gehörigen Linien: Mülhausen-Ensisheim, bezw. Wittenheim, bezw. Pfastatt, Colmar-Schnierlach, Colmar-Winzenheim, Strassburg-Truchtersheim, Strassburg-Markolsheim mit Abzweigungen nach Erstein und Rheinau, zusammen rund 130 km.

Die Gesammtlänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen in Elsass-Lothringen belief sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 1 465,76 km Vollspurbahnen und 157,90 km Schmalspurbahnen, insgesammt auf rund 1 624 km.

Die Gesammtlänge der von der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen betrug (einschliesslich der Strecke Ulflingen-Preussische Grenze) 205,80 km.

Im Berichtsjahre wurde der Personen- und Gepäckverkehr durch die vorherrschend gewesene gute Witterung günstig beeinflusst; einen weiteren günstigen Einfluss auf denselben übten die Kaisermanöver aus. Die Gesammteinnahme ist im Vergleich zum Vorjahre von 13 129 803 ℳ auf 13 888 952 ℳ, mithin um 759 149 ℳ oder 5,8 % gestiegen. Hieran sind alle Verkehre betheiligt mit Ausnahme des Schweizerverkehrs; der letztere ist von 342 390 ℳ im Vorjahre auf 221 659 ℳ im Berichtsjahre, mithin um 120 731 ℳ oder 54,5 % zurückgegangen, welcher Ausfall darauf zurückzuführen ist, dass der Französisch-Schweizerische Reiseverkehr, welcher nach dem am 14. Juni 1891 vorgekommenen Unfalle bei Mönchenstein (Strecke über Delle) auf die Linien Alt-Münsterol-Mülhausen-Basel verlegt wurde, inzwischen wieder zum grössten Theile auf die Jura-Simplonbahn zurückgegangen ist.

Die Gesammtzahl der beförderten Personen (einschliesslich Militär) ist auf 17 146 230 (um 1 203 362 Personen = 7,5 %), die erzielte Einnahme auf 13 169 903 ℳ (um 731 638 ℳ = 5,9 %) und die kilometrische Leistung der Personenwagen auf 105 885 783 Achskm (um 4 510 651 Achskm = 4,4 %) gestiegen.

Von den beförderten Personen entfallen auf die I. Wagenklasse 297 624 (— 10 702), auf die II. Wagenklasse 2 775 795 (+ 387 071), auf die III. Wagenklasse 13 493 619 (+ 787 159) und auf Militärs 579 192 (+ 39 834). An Personenkilometern sind zurückgelegt worden: in der I. Klasse 17 298 951 (— 803 269), in der II. Klasse 88 108 747 (+ 11 550 753), in der III. Klasse 278 177 983 (+ 8 858 696) und von Militärs 26 983 843 (+ 3 053 818), bezw. zusammen 410 569 524 (+ 22 659 998). Jede Person hat mithin zurückgelegt in der I. Klasse 58,12 km (gegen 58,71 km im Vorjahre), in der II. Klasse 31,74 (32,05) km und in der III. Klasse 20,62 (21,20) km bezw. jede beförderte Militärperson 46,59 (44,37) km.

Die vorhandenen Sitzplätze sind mit 21,19 (20,86) % ausgenutzt worden.

In den 3 Gruppen des Personenverkehrs stellt sich die Einnahme gegenüber dem Vorjahre wie folgt: im Binnenverkehr 9 759 055 ℳ (+ 694 425 ℳ = 7,7 %), im direkten Verkehr 2 729 486 ℳ (+ 94 235 ℳ = 3,6 %) und im Durchgangsverkehr 681 362 ℳ (— 49 831 ℳ = 6,8 %).

Von dem Personenverkehr entfallen auf den Binnenverkehr nach der Personenzahl 86,17 (85,91) % und nach der Einnahme 72,54 (72,92) % und auf den direkten Verkehr nach der Personenzahl 13,83 (14,09) % und nach der Einnahme 27,46 (27,08) %.

Der Gepäckverkehr ergibt dem Vorjahre gegenüber eine Steigerung der Einnahme auf 705 345 ℳ (um 24 185 ℳ = 3,6 %).

Die Ergebnisse des gesammten Güterverkehrs waren ebenfalls günstig. Die Einnahme hat sich auf 44 414 932 ℳ (um 2 142 926 ℳ = 5,1 %) erhöht, welche Steigerung hauptsächlich durch die ausserordentliche Zufuhr von Futtermitteln, die gesteigerten Baumaterialientransporte und durch den erheblicheren Kohlenverkehr herbeigeführt worden ist.

Im Güterverkehre ist die Beförderungsmenge auf 14 474 722 t (um 1 128 848 t = 8,5 %) und die kilometrische Leistung der Güterwagen auf 472 134 037 Achskm (um 37 537 619 Achskilometer = 8,6 %) gestiegen.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer hat sich auf 1 295 508 423 (um 119 813 227) erhöht. Von den beförderten Gewichtsmassen entfallen unter Nichtberücksichtigung der frachtfreien Bau- und Betriebs-Dienstgüter: auf den Binnenverkehr 22,73 (23,50) %, auf die direkten Verkehre 77,27 (76,50) % und von dem Gesammtertrage auf den Binnenverkehr 25,28 (25,60) % und auf die direkten Verkehre 74,72 (74,40) %.

In den hauptsächlichsten Tarifklassen des Güterverkehrs gestaltet sich das Einnahmeergebniss gegenüber dem Vorjahre, wie folgt: Expressgut 135 144 ℳ (+ 18 616 ℳ = 16 %), Eilgut 1 111 473 ℳ (+ 60 322 ℳ = 5,7 %), Stückgut 4 112 306 ℳ (+ 84 912 ℳ = 2,1 %), allgemeine Wagenladungsklasse A 1 und B 3 155 522 ℳ (— 166 646 ℳ = 5 %), Spezialtarife A 2, I, II, III a, III b 13 135 380 ℳ (+ 1 971 748 ℳ = 17,7 %), Steinkohlen und Koks 14 062 540 ℳ (+ 910 816 ℳ = 6,9 %), Roheisen und Eisenerze 4 320 773 ℳ (— 863 130 ℳ = 16,7 %), Steine 201 932 ℳ (+ 4 250 ℳ = 2,1 %) und Holz nach dem Ausnahmetarif 1 206 783 ℳ (+ 175 865 ℳ = 17,1 %). Von der 4 112 306 ℳ betragenden Gesammteinnahme aus dem Stückgutverkehr des Jahres 1893/94 entfallen 548 952 ℳ oder 13,3 % auf die II. Stückgutklasse (Beförderung zu ermässigten Sätzen) gegen 12,2 % im Vorjahre.

Die Einnahme aus dem Viehverkehr ist im Berichtsjahre auf 612 197 ℳ (um 49 811 ℳ = 8,9 %) gestiegen.

Aus den drei Verkehrsgruppen des gesammten Güterverkehrs stellen sich die Einnahmeergebnisse wie folgt: im Binnenverkehr 11 226 293 ℳ (+ 402 908 ℳ = 3,7 %), im direkten Verkehr 25 114 574 ℳ (+ 1 025 089 ℳ = 4,3 %) und im Durchgangsverkehr 8 074 065 ℳ (+ 714 929 ℳ = 9,7 %).

Die Gesammteinnahme ist auf 62 352 578 ℳ (um 3 151 098 ℳ = 5,32 %) gestiegen, während die Betriebsausgabe eine Steigerung auf 37 570 304 ℳ (um 813 759 ℳ = 2,21 %) aufweist, welche hauptsächlich auf die Steigerung der Ausgaben für Besoldungen der Beamten und Löhnung der Arbeiter (15 867 063 ℳ gegen das Vorjahr + 629 391 ℳ = 4,13 %), sowie auf die Steigerung der allgemeinen Kosten, insbesondere der Steuern und Haftpflichtentschädigungen (2 012 809 ℳ = + 87 133 ℳ oder 4,52 %) und auf die erhöhten Kosten für die Unterhaltung der Bahnanlagen (4 210 119 ℳ = + 46 208 ℳ oder 1,11 %), ferner auf die durch den grösseren Verkehr vermehrten Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen und Beamten (3 031 635 ℳ = + 40 457 ℳ oder 1,35 %) und auf die durch die Verkehrszunahme erhöhten Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel (1 508 957 ℳ = + 212 179 ℳ oder 16,36 %) zurückzuführen ist.

Von den Ausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 9,84 % (gegen 9,41 % im Vorjahre), auf die Bahnverwaltung 26,18 (26,25) %, auf die Transportverwaltung 57,98 (58,39) % und auf Pächte 5,96 (5,95) %. Die Gesammtausgabe beträgt in Hunderttheilen der Gesammteinnahme 60,25 gegen 62,09 % im Vorjahre.

Im Personenverkehr ordnen sich die bedeutenderen Stationen wie folgt:

1. nach der Zahl der zu- und abgegangenen Personen (bis über 300 000):

Strassburg, Hauptbahnhof	2 265 288	Diedenhofen	517 782
Mülhausen	2 181 829	Schlettstadt	447 006
Metz	1 382 429	Hagenau	446 514
Colmar	968 253	Zabern	437 132
Luxemburg	888 355	Basel	433 232
Saargemünd	878 728	Saarburg	403 475
Strassburg-Neudorf	652 151	Weissenburg	346 230
		Novéant	308 059

2. nach der Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr in Mark (bis über 200 000):

Strassburg, Hauptbahnhof	2 893 392	Zabern	240 603
Mülhausen	1 158 619	Saarburg	228 049
Metz	1 136 415	Diedenhofen	226 285
Basel	933 532	Saargemünd	225 001
Luxemburg	734 229	Hagenau	221 957
Colmar	606 230	Schlettstadt	205 519

Für den Güterverkehr ordnen sich der Bedeutung nach die Stationen wie folgt:

1. nach den Gewichtsmengen in Tonnen (bis über 500 000):

Saargemünd	1 941 493	Strassburg-Neudorf	859 187
Diedenhofen	1 511 559	Kochern	733 457
Völklingen	1 491 199	Stieringen-Wendel	695 134
Bettingen	1 425 666	Oettingen-Rümelingen	686 555
Ulflingen	1 403 626	Algringen	685 333
Wasserbillig	1 385 624	Ettelbrück	591 679
Sierck	1 307 429	Deutsch-Oth	571 720
Esch	1 172 845	Düdelingen-Werk	562 628
Basel	1 042 005	Tetingen i. Luxemburg	513 420

2. nach dem Geldertrage in Mark (bis über 1 000 000):

Diedenhofen	7 070 631	Esch	1 718 794
Strassburg, Hauptbahnhof	5 467 238	Novéant	1 491 058
Basel	3 919 176	Alt-Münsterol	1 289 758
Mülhausen	3 728 719	Colmar	1 243 214
Düdelingen-Werk	2 575 923	Oettingen-Rümelingen	1 220 320
Metz	2 438 572	Luxemburg	1 219 470
Deutsch-Oth	2 087 123	Dornach	1 129 255
		Algringen	1 108 411

Der Ueberschuss (einschliesslich der gezahlten Pächte) beträgt 27 022 954 *M.* (hiervon entfallen auf die Elsass-Lothringischen Eisenbahnen 22 874 183 *M.* und auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen 4 148 771 *M.*) und der Einnahmeüberschuss überhaupt 24 782 274 *M.*, welch' letzterer zur Ablieferung an die Reichs-Hauptkasse gelangte.

Der für die Verzinsung des Anlagekapitals in Betracht kommende Gesammtüberschuss (unter Zurechnung der von den Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen geschuldeten Zinsen für diejenigen Beträge, welche in ihrem Interesse für die Beschaffung von Betriebsmitteln usw. verausgabt sind) stellt sich auf 23 349 680 *M.*

Das volle 494 293 990 *M.* betragende Anlagekapital hat sich im Berichtsjahre verzinst mit 4,690 % gegen 4,342 % im Vorjahre bezw. das um 93 883 744 *M.* gekürzte Anlagekapital (um welchen Betrag die Reicheisenbahnen theuerer bezahlt worden sind, als deren Herstellungskosten betragen haben) mit 5,780 % gegen 5,363 % im Vorjahre.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Gesetzesvorlage über die Ungarische Donau-Schiffahrtsgesellschaft.

Diese in Nr. 90, S. 845 d. Ztg. reproduzirte Gesetzesvorlage wurde bereits im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses verhandelt. Handelsminister Lukacs beantwortete die vielen gestellten Fragen und verlangten Aufklärungen in einem mehr als einstündigen Vortrage und erörterte die Grundsätze, von welchen sich die Regierung bei der Abfassung der Vorlage leiten liess. Was die finanzielle Kontrole der Gestion der neuen Gesellschaft betrifft, so glaubt die Regierung bis an die äusserste Grenze gegangen zu sein, da sowohl die Bilanz der Gesellschaft der Regierung unterbreitet werden muss, als auch jeder wichtige Beschluss der Verwaltung nur mit Zustimmung des Regierungskommissars zustande kommen kann. Die Verpachtung des Schiffsparkes der Staatsbahnen wurde auf 20 Jahre vereinbart. Das Personal wird von der Gesellschaft nicht mit übernommen, sondern verbleibt im Dienste der Ungarischen Staatsbahnen. Reparaturen und Unterhaltungskosten, soweit sie normal sind, obliegen dem Pächter. Grössere Reparaturen, welche den Charakter von Investitionen besitzen, belasten den Eigenthümer, also die Ungarischen Staatsbahnen. In Bezug auf das Verhältniss zur Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft erklärte der Handelsminister, es sei kein Grund vorhanden, sich von vornherein auf einen Kriegsfuss mit der Oesterreichischen Gesellschaft zu stellen; es könne unmöglich ein volkswirthschaftlicher Zweck sein, etwas Bestehendes ruiniren zu wollen. Was die weitere Frage anlangt, ob die Oesterreichischen Eisenbahnen der Ungarischen Schifffahrt dieselbe Behandlung zusichern, welche die Oesterreichische Gesellschaft von den Ungarischen Staatsbahnen erfährt, so kann der Minister diese Frage bejahend beantworten. Der Handelsminister theilt mit, dass die Regierung im Rumänischen, Serbischen und Bosnischen Verkehre der Nothwendigkeit überhoben wird, so weitgehende Refaktien zu gewähren, wie das bisher der Fall gewesen ist. In Bezug auf die Kohlenfrage bemerkt der Minister, dass die Tarife, welche auf der Fünfkirchen-Mohacser Eisenbahn der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft gewährt wurden, noch immer höher seien als diejenigen, welche auf den Ungarischen Staatsbahnen für Kohlen anderer Provenienz üblich sind. Bezüglich der Privatschifffahrt erklärt der Handelsminister, dass für die grossen Verkehrszwecke, welche die Regierung im Auge haben musste, selbstverständlich jene kleineren Unternehmungen nicht in Anspruch genommen werden konnten, die mit Ausnahme der ehemaligen Raaber Schifffahrtgesellschaft nur über einen kleinen Schiffspark verfügen. Der Minister erklärt, es sei in keiner Weise beabsichtigt, dass die neue Gesellschaft der Privatschifffahrt die Existenzbedingungen erschwere. Der Ministerpräsident Dr. Wekerle fügt diesen Ausführungen noch hinzu, dass der Schiffspark der Ungarischen Staatsbahnen niemals den Zweck hatte, finanzielle Erträgnisse zu liefern, sondern nur die Staatsbahnen alimentiren sollte. Wenn dieser Zweck nunmehr auf andere Weise erreicht wird, so liegt kein Grund vor, diesen Park weiter zu behalten, der übrigens finanziell bisher nichts weniger als gut rentirte.

Die Anzeigepflicht von Unfällen im Eisenbahnbetriebe und die Unfallstatistik.

Laut Erlass des K. K. Handelsministers vom 6. d. Mts. wurde in Erinnerung gebracht, dass gemäss den Tabellen der Unfallstatistik nur solche Unfälle der Eisenbahnbediensteten auszuweisen sind, welche sich im eigentlichen Eisenbahnbetriebe ereignet haben; dagegen ist von jenen Unfällen vorweg abzusehen, welche als Verunglückungen bei mit dem Eisenbahnbetriebe nicht unmittelbar zusammenhängenden Nebenbeschäftigungen (Werkstättenarbeit usw.) sich darstellen. Im Einvernehmen mit dem Königlich Ungarischen Handelsminister wurde nun angeordnet, dass Verletzungen und Tödtungen von Bahnbediensteten, welche im Werkstättenbetriebe, in Kesselschmieden oder in Heizhäusern bei Werkstättenarbeiten, ferner in Steinbrüchen, bei der Schottererzeugung und anderen Nebenbetrieben sich ereignen und keinen Gegenstand der Eisenbahn-Unfallstatistik bilden, künftighin nicht mehr zur Anzeige an die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde zu bringen sind. Dasselbe gilt von Unfällen, die ausserhalb des Bereiches der bahnseitigen Betriebsführung, also beispielsweise beim Handverschub oder animalischen Betriebe auf Industrie- und Schleppgeleisen (in Lagerhäusern usw.) eintreten, während Unfälle und Verunglückungen von Menschen, welche beim Bau neuer Linien vorkommen, der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde nach wie vor anzuzeigen sind. Endlich sind geringfügige Unfälle bei Eisenbahnbediensteten, wenn die dadurch verursachte Dienstunfähigkeit einen Zeitraum von 3 Tagen nicht überschreitet, zwar der Aufsichtsbehörde anzuzeigen, aber in die Unfallstatistik nicht aufzunehmen.

Frachtberechnung für die Artikel „chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze".

Infolge von diesfälligen Beschwerden hat die K. K. Generalinspektion erklärt, dass diese Artikel nicht unter denen aufgezählt erscheinen, auf welche die Verordnung des K. K. Handelsministers vom 1. August 1893, „R.-G.-Bl." Nr. 126, betreffend die Regelung des Exportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, anzuwenden ist. Es ist daher nur für die in dieser Verordnung ausdrücklich genannten Artikel, somit nicht für chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze im Civilgüterverkehr die Einhebung des doppelten Satzes der Normalklasse I zulässig.

Konzessionsurkunde vom 9. September 1894 für die Lokalbahn von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz.

Diese dem Freiherrn Alfred Wrarda von Kunwald, Herrschaftsbesitzer in Pellitz, und Genossen ertheilte Konzession beziehungsweise deren Urkunde wurde im diesjährigen „R.-G.-Bl." Nr. 206 und im „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 125 publizirt.

Die wesentlichsten Bestimmungen derselben sind folgende:

a) Für diese Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der 4 % Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden

Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 570000 fl. Oe. W. Noten gleichkommt.

b) Von diesem garantirten Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens innerhalb 75 Jahren zu verwenden, welcher von der Staatsverwaltung nach dem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane bestimmt ist, demzufolge das ganze Anleihekapital innerhalb der Konzessionsdauer zu tilgen ist.

c) Der Bau ist ehestens zu beginnen und ist binnen 2 Jahren zu vollenden.

d) Die Konzessionäre können eine Aktiengesellschaft bilden, deren Vorstandsmitglieder Oesterreichische Staatsbürger sein und in der Oesterreichischen Reichshälfte ihren Wohnsitz haben müssen.

e) Den Betrieb hat während der ganzen Konzessionsdauer von 90 Jahren die Oesterreichische Nordwestbahn zu führen, von deren Station Jamnitz die konzessionirte Lokalbahn auszugehen hat.

f) Der Staat kann dieselbe mitbenutzen und wann immer einlösen, die Modalitäten dieser Einlösung und des lastenfreien Erwerbes dieser Bahn durch den Staat beim Erlöschen ihrer Konzession bestimmen die letzten Paragraphen.

Die dieser Konzessionsurkunde angeschlossenen Bedingnisse sind dieselben wie die in Nr. 90, S. 845 d. Ztg., mit Ausnahme der unter I 11. (Berücksichtigung inländischer Werke), II 6. (Beförderung der Civilwächter) und II 9. (Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen) angeführten. Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen (I 8.) hat höchstens 7 km zu betragen.

Csetnekthalbahn: Betriebseröffnung.

Am 13. d. Mts. ist der Betrieb der von der Eisenbahn-Baugesellschaft R. Burchard & Co. in Berlin für Rechnung einer Aktiengesellschaft erbauten 26,3 km langen Csetnekthalbahn eröffnet worden.

Genannte Bahn ist normalspurig angelegt; der Betrieb wird von den Ungarischen Staatseisenbahnen geführt und verspricht durch die vielfache Industrie des Csetnekthales eine gute Rentabilität. Das Kapital der Bahn wurde auf 1055200 Gulden festgesetzt, wovon 318400 fl. in Stammaktien von den Interessenten aufgebracht wurden, während 736800 fl. Stammprioritäten von der vorgenannten Baugesellschaft übernommen sind.

Grazer Schlossbergbahn.

Die Seil- und Zahnradbahn nach dem Grazer Schlossberg, welche im März 1893 dem Ingenieur Ludwig Philipp Schmidt konzessionirt wurde, ist von demselben Ende Oktober d. J. vollendet und in Betrieb genommen worden. Dieselbe führt von der Auffahrtsstation in Graz, in der Sackstrasse nächst dem Hauptplatz gelegen, an der westlichen Lehne des Schlossberges hinauf mit einer kontinuirlichen Steigung von 60 % bis zum Schlossbergplateau, welches bekanntlich eine malerische Rundsicht bietet.

Die doppelgeleisig und mit 1 m Spurweite ausgeführte Bahn ersteigt eine Höhe von 109 m und hat eine Länge von 211,66 m. Das Doppelgeleis ist in der Mitte der Bahn, woselbst die Wagen bei der Fahrt sich ausweichen müssen, aus 4 Schienen, ober- und unterhalb der Ausweiche aber aus 3 Schienen gebildet. In der Mittellinie eines jeden Geleises befindet sich die Zahnstange (System Riggenbach).

Die motorische Kraft für den Bahnbetrieb wird durch eine stabile Dampfmaschine, welche in der oberen Station aufgestellt ist, erzeugt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 1,25 m in der Sekunde.

Das aus Tiegelgussstahl gefertigte Drahtseil hat 33 mm Durchmesser und eine derart bemessene Länge, dass, wenn der eine Wagen sich in der oberen Station befindet, der andere an der unteren Station stehen muss.

Die Wagen sind zweiachsig und fasst jeder 32 Fahrgäste. An den Wagen angebrachte starke Klammern, welche unter die oberen Schenkel der Zahnstange greifen, ohne den Lauf der Wagen zu behindern, machen das Aufsteigen oder Entgleisen der Räder unmöglich.

Bei jedem Wagen kommen zwei verschiedene, vollständig unabhängig von einander wirkende Bremsen in Anwendung, und zwar die Handbremse und die selbstthätige oder automatische Bremse. Jede der Bremsen für sich allein und unabhängig vom Drahtseil ist imstande, die Wagen an jeder beliebigen Stelle der Bahn zum Stillstand zu bringen.

Der Betrieb bietet die grösste Sicherheit, weil hier das Seilbahn- und das Zahnradbahnsystem vereinigt sind, wovon jedes System schon für sich allein die Betriebssicherheit gewährleisten würde.

Bahneröffnungen im Monat September d. J.

In jenem Monate wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben: In Oesterreich: Am 2. September die 25.274 km lange Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. Den Betrieb führt die Oesterreichische Nordwestbahn. In Ungarn: Am 7. September die 40,8 km lange Zsitvathalbahn (Nagy-Surany-Aranyos-Marot); am 12. September die 33,2 km lange Lokalbahn Körös-Belovar. Den Betrieb dieser Lokalbahnen besorgt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat September d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 15291363 Personen und 9610394 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 32411556 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 22186358 fl., auf die Ungarischen Bahnen 10225198 fl.), d. i. für 1 km 1115 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 13986194 Personen und 9219974 t Güter, 31556494 fl. oder für 1 km 1123 fl.; daher ergibt sich für den Monat September d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,7 %.

In den ersten 9 Monaten dieses Jahres wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 112945368 Personen und 78146892 t Güter gegen 104975092 Personen und 73260613 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 253062938 Gulden (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 174797705 fl., auf die Ungarischen Bahnen 78265233 fl.), im Vorjahre auf 239375953 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 9 Monaten des laufenden Jahres 28830 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28033 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitraum dieses Jahres auf 8778 fl. gegen 8539 fl. im Vorjahre, d. i. um 239 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1894 auf 11704 fl. gegen 11385 fl. im Vorjahre, d. i. um 419 fl., mithin um 2,8 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 9 Monate 1894 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich bei den im „Ver.-Bl. f. E. u. Sch." verzeichneten 148 Bahnen die nachstehende Reihenfolge: Wiener Verbindungsbahn mit 95853 fl., Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 59750 fl., Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 33955 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 31664 fl. und Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 23399 fl.

Das neue Verrechnungssystem der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Das Königlich Ungarische Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem Staatsrechnungshofe eine Aenderung des bei den genannten Eisenbahnen bisher bestandenen Verrechnungsschemas angeordnet. Dasselbe beruht auf der Ausscheidung der bisher als Einnahmenverminderung verbuchten Ausgaben und als Ausgabenverminderung verbuchten Einnahmen und Zuweisung der ersteren in die Ausgaben-, der letzteren in die Einnahmenrubrik. Solcherweise werden die für 1894 veranschlagten Einnahmen der Königlich Ungarischen Staatsbahn anstatt 77,06 Millionen Gulden nach dem neuen Schema 79779080 fl., die für 1894 veranschlagten Ausgaben anstatt 44230000 fl. nach dem neuen Schema 46949080 fl. betragen, selbstverständlich ohne Aenderung des Reinüberschusses, der nach beiden Buchungen 3283000 fl. ausmacht. Nach dem neuen Schema werden die gleichfalls nach denselben umgebuchten thatsächlichen Ergebnisse des Jahres 1893 mit diesen 1894er Ziffern verglichen und die Einnahme für 1895 auf 87,8 Millionen Gulden veranschlagt.

Montanbahnen in Oberungarn.

In der am 13. Oktober d. J. abgehaltenen Generalversammlung der Murany-Salgo-Tarjaner Eisenwerks- und Kohlenbergbau-Gesellschaft wurde bekannt gegeben, dass auf der dem Betriebe übergebenen Drahtseilbahn Vashegy-Liker, im Anschlusse an die Station Nyustja-Liker der im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Feled-Tiszolcz, 1250000 qm Eisenstein zur Beförderung gelangten, und so auch die Verbindung dieser Gewerksbahn mit den Rakoser Grubenrevieren fertiggestellt wurde; ferner wurde der Bau einer Montanbahn im Lucia-Grubenreviere mit einem geeigneten Anschlusse an das öffentliche Eisenbahnnetz beschlossen.

Ueber die Möglichkeit der elektrischen Kraftübertragung auf grössere Entfernungen

hielt im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten Inspektor Prasch einen interessanten Vortrag. Schon die Frankfurter

Ausstellung habe den Beweis geliefert, dass die elektrische Kraftübertragung auf weite Entfernungen mit einem entsprechenden Nutzeffekt möglich sei. Seither sind diesbezüglich grosse Fortschritte zu verzeichnen; während man damals Ströme mit 20 000 Volt Spannung als Maximum bezeichnete, zeigen neuere Versuche, dass selbst Ströme mit 33 500 Volt Spannung verwendbar sind. An der Hand mehrerer Tabellen erläutert der Redner die Frage, wie hoch sich die Kosten für eine 10 000 PS erfordernde Anlage stellen, wenn die nothwendige Kraft mittelst Dampfmaschinen durch Kohlen erzeugt wird, oder wenn die Kraft aus den Kohlen am Erzeugungsorte auf elektrischem Wege gewonnen und sodann zu der Anlage hingeleitet wird. welche Frage den Eisenbahnbetrieb sehr interessire. Die Berechnungen zeigen, dass für eine so grosse Anlag die effektive Lieferung der Kohle billiger ist; diese Berechnungen zeigen auch, dass, je weiter die Entfernung ist, auf welche die elektrische Kraftübertragung erfolgen soll, um so ökonomischer diese Anlagen verhältnissmässig sich stellen. Schliesslich besprach der Vortragende die ausserordentlichen Vortheile und die gewisse Zukunft der Elektrizität bei Verwendung zu Heizzwecken.

Generalversammlung der Wien - Neustädter Lokomotivfabrik am 10. d. Mts.

Dem verlesenen Geschäftsberichte für 1893 ist zu entnehmen, dass das mit 30. Juni d. J. vollendete 19. Geschäftsjahr einen Umsatz von 2 682 000 fl. gegen den des vorherigen Jahres von 1 798 000 fl., also einen Mehrbetrag von 884 000 fl., d. i. eine Steigerung von mehr als 49 % ausweist. Nach Vornahme der statutenmässigen Abschreibungen im Gesammtbetrage von 46 330 fl. resultirt für dieses Geschäftsjahr ein Reingewinn von 145 653 fl. Der Gewinnübertrag aus dem Vorjahre beträgt 13 674 fl., so dass ein Gesammtbetrag von 159 328 fl. zur Verfügung der Generalversammlung steht. Seit Anfang Juli d. J. sind ausser verschiedenen Objekten des allgemeinen Maschinenbaues und Reservetheilen für Lokomotiven und Tender Bestellungen auf 41 Lokomotiven und 34 Tender in Ausführung.

Gemäss Beschluss der Versammlung gelangen von dem mit 159 328 fl. ausgewiesenen Reingewinn 127 452 fl., d. i. 13 fl. per Aktie, als 6 % Gesammtdividende (1,5 % Superdividende) an die Aktionäre, und zwar vom 16. d. Mts. ab, zur Auszahlung; 10 000 fl. werden dem Reservefonds zugeführt und der nach statutenmässiger Dotirung der Verwaltungsraths - Tantième erübrigende Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Personalnachrichten.

Dem Oberinspektor der K. K. Generalinspektion, Dr. Max Freiherrn von Buschman, wurde der Titel und Charakter eines Hofraths verliehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Rückschlag ist eingetreten; dem Uebermaass der Spekulation wurde durch die Zurückhaltung der Banken in der Belehnung von Effekten ein Dämpfer aufgesetzt; Realisirungen haben auf allen Gebieten stattgefunden. Darunter litten auch die Aktien mehrerer Transportanstalten. Es fielen Kaiser Ferdinands-Nordbahn um 2 % bis 3455, Staatsbahn um 2,75 fl. bis 384,60, Lombarden um 1,25 fl. bis 107,25, Böhmische Nordbahn um 4 fl. bis 309, Buschtêhrader Bahn Lit. A um 5 fl. bis 1365, Lit. B um 3,5 fl. bis 537,50, Dampfschiffaktien um 10 fl. bis 504, Graz-Köflacher Bahn um 1 fl. bis 272, Kaschau-Oderberger Bahn um 1 fl. bis 194, Nordwestbahn um 0,25 fl. bis 244, Elbethalbahn um 1,25 fl. bis 275, Pardubitzer Bahn um 2 fl. bis 206, Tramwayaktien um 5 fl. bis 382. Höher gingen Aussig - Teplitzer Bahn um 10 fl. bis 1800, Lokalbahn um 0,25 fl. bis 211,75, Ungarisch - Galizische Bahn um 0,5 fl. bis 213. Gesucht waren auch die Aktien der Rimamurányer Eisenwerke (277,75) wegen der von der genannten Gesellschaft ausgeführten Montanbahnen.

Aus Afrika.

Kongostaat.

Da sich die Belgischen Kammern auflösten, bevor der Gesetzentwurf, betreffend Uebernahme von 10 000 000 Frcs. Antheilscheinen der Kongobahngesellschaft durch den Belgischen Staat (vgl. Nr. 69 S. 654 d. Ztg.), zur Verabschiedung gelangen konnte, musste die Gesellschaft, um den Bau nicht ins Stocken gerathen zu lassen, auf andere Weise Mittel beschaffen, und zwar durch Verpfändung ihrer Bahn. Die gesetzliche Grundlage hierfür bildete folgende Verordnung des unabhängigen Kongostaates:

Art. 1. Die Konzession der Eisenbahn Matadi-Stanley Pool ist ein dingliches Grundbesitzrecht und kann auf Grund unserer Ermächtigung während der Konzessionsdauer als Unterpfand gesetzt werden. Dieses dingliche Recht erstreckt sich auf die Stationen, Lagerhäuser, Piers, Docks, Brücken, Dämme, Wasserleitungen und andere Kunstbauten, die einen untrennbaren Theil der Eisenbahn bilden, da sie zu deren Bestehen oder Betrieb erforderlich sind; es umfasst zugleich die gesammten festen und beweglichen Betriebsmittel, die Ausstattung, die Materialien und Vorräthe jeder Art, die zum Bau der Bahn erforderlich oder nützlich sind, nebst dem Zubehör für die Unterhaltung und den Betrieb. Das Unterpfand ist seiner Natur nach untheilbar und bleibt auf den Vermögensstücken, in welche Hände sie auch übergehen, ruhen; es gibt den Hypothekengläubigern ein Vorzugsrecht auf alle anderen Guthaben, auf den Erlös der verpfändeten Vermögensstücke und auf den daraus erwachsenden Reinertrag.

Art. 2. Die Kongo-Eisenbahngesellschaft wird ermächtigt, eine Anleihe von 2,5 Millionen Nennwerth, die 5 % halbjährlich zahlbare Zinsen trägt und in einer Frist von höchstens 8 Monaten zurückzuzahlen ist, durch eine erste Hypothek auf ihre Konzession sicher zu stellen. Dieses Hypothekenrecht kann durch einfache Urkunde unter Privatunterschrift bestellt werden und wird im Finanzdepartement in der vom Staatssekretär der Finanzen vorzuschreibenden Form eingetragen. Wenn die Hypothekenanleihe begeben wird, so ist dies im „Bulletin officiel" des unabhängigen Kongostaates anzuzeigen. Die Löschung des Hypothekenrechts wird durch den Staatssekretär der Finanzen ausgesprochen, wenn die Anleihe zurückgezahlt ist; dies wird im „Bulletin officiel" des unabhängigen Kongostaates angezeigt.

Art. 3. Die Ausübung der in den Art. 4 ff. bezeichneten Hypothekenrechte kann niemals zur Wirkung haben, die Rechte des Staates gegenüber der Eisenbahngesellschaft oder die ihr obliegenden Verpflichtungen in irgend einer Weise zu ändern. Indessen kann der Staat das in den Art. 30 und 31 vorgesehene Verstaatlichungsrecht nur dann ausüben oder den in Art. 35 des Vertrages vom 9. November 1889 vorgesehenen Verfall der Konzession nur dann aussprechen, wenn er an die Stelle der Hypothekengläubiger tritt, und zwar indem er ihre Guthaben zum Nennwerthe nebst den Zinsen, die bis zum Rückzahlungstage laufen, bezahlt. Die Ausübung der Hypothekenrechte darf niemals den Betriebsdienst der Bahn beeinträchtigen; demzufolge dürfen die Gläubiger die dem öffentlichen Verkehr übergebene Linie nebst dem zu ihrer Verwendung erforderlichen Zubehör niemals mit Beschlag belegen. Gleichfalls vom Beschlagnahmerecht ausgeschlossen sind die festen und Fahrbetriebsmittel, sowie die Vorräthe jeder Art und die zu den Verwaltungsausgaben sowie allgemeinen Unkosten erforderlichen Summen.

Art. 4. Die Ansprüche der Hypothekengläubiger der Eisenbahngesellschaft werden ausschliesslich ausgeübt auf: a) die Reinerträge des Betriebes; b) den Verkaufserlös des Bahnkörpers nebst Zubehör, festen und Fahrbetriebsmitteln, Vorräthen jeder Art, sowie auf die Konzession für die noch verbleibende Zeit, die zusammen zu versteigern sind.

Art. 5. Falls die schuldende Gesellschaft die gegenüber den Hypothekengläubigern übernommenen Verpflichtungen nicht erfüllen sollte, so sind sie berechtigt, ihr Pfand in der Form der freiwilligen öffentlichen Verkäufe, nachdem die üblichen Bekanntmachungen in Brüssel, dem Sitze der Regierung des unabhängigen Kongostaates, erfolgt sind, zu veräussern. Der Verkauf erfolgt im Wege der öffentlichen Versteigerung unter Amtswaltung eines Bevollmächtigten, der auf Antrag vom Staatssekretär der Justiz ernannt wird; die Verkaufsbedingungen sind zwischen dem vorläufigen Verwalter und dem oder den Bevollmächtigten der Hypothekengläubiger zu vereinbaren. Jedenfalls wird der Verkauf erst rechtskräftig, wenn der Erwerber vom unabhängigen Kongostaat genehmigt ist. Der Verkauf unterliegt einer festen Staatssteuer von 2 000 Frcs.

Art. 6. Die öffentliche Versteigerung erfolgt erst nach einer unter den folgenden Bedingungen stattfindenden vorläufigen Betriebszeit, die auf Antrag der Hypothekengläubiger oder der Gesellschaft oder von Amtswegen durch die Sorge der Regierung des unabhängigen Kongostaates gesichert wird.

A. Der Staat ernennt einen vorläufigen Betriebsverwalter, der eine Nachweisung des Vermögens und der Schuld der Unternehmung aufstellt, für die Kassenbestände, Vorräthe usw. die Verantwortung übernimmt und die Fortsetzung des Betriebes mit diesen Hilfsmitteln sichert.

B. Der vorläufige Verwalter hat einen Bevollmächtigten der Kongo-Eisenbahngesellschaft und einen oder mehrere Bevollmächtigte der Hypothekengläubiger zur Seite. Behufs Ernennung dieser letzteren Bevollmächtigten sorgt der vorläufige Verwalter dafür, dass in möglichst kurzer Frist nach Brüssel, dem Regierungssitze des unabhängigen Kongostaates, eine Versammlung der Hypothekengläubiger berufen wird, welche mit einfacher Stimmenmehrheit nach Verhältniss der Guthaben

einen oder mehrere Bevollmächtigten zur Wahrung ihrer Interessen ernennt.

C. Der vom Staate eingesetzte vorläufige Verwalter hat Vollmacht, alle Maassregeln zu ergreifen, welche die Fortsetzung des Betriebes und die Erhaltung des Gläubigerpfandes zum Zweck haben. Er hat zugleich nach 12 monatlichem Betriebe auf Antrag der Gläubigervertreter den Verkauf des Unterpfandes zu betreiben und gemeinschaftlich mit einem Vertreter des Staatssekretärs der Finanzen den Verkaufspreis zu erheben, um ihn nach Abzug der Kosten und Guthaben für Gehalt oder noch nicht bezahlte Vorräthe den Bevollmächtigten der Hypothekengläubiger, welche sie an die Berechtigten zu vertheilen haben, zu übergeben. Darauf hat der vorläufige Verwalter die Aufgabe, beim Staatssekretär der Finanzen die endgültige Löschung der Hypothek, die zu Gunsten aller Hypothekengläubiger auf dem Unternehmen lastet, zu beantragen.

D. Während der vorläufigen Betriebszeit ist die Eisenbahngesellschaft berechtigt, den Besitz des Unternehmens wieder zu ergreifen, wenn sie sich erbietet, alle Pfand- und handschriftliche Schuld baar zurückzuzahlen.

E. Wenn die Versteigerung nach 12 Monaten vorläufiger Betriebszeit oder später auf Grund eines Vergleichs mit den Bevollmächtigten der Hypothekengläubiger stattfindet, ist der Kongostaat berechtigt, die Hypothekenanleihe zurückzuzahlen, den vorläufigen Betrieb ohne Mitwirkung der Gläubigervertreter fortzusetzen und gegenüber der Eisenbahngesellschaft die Ausübung der in der Konzessionsurkunde vom 9. November 1889 angegebenen Verfallrechte zu übernehmen.

F. Die in Kraft stehenden Tarife bleiben während der vorläufigen Betriebszeit unverändert und dürfen nur nach Vereinbarung zwischen dem Verwalter des Staates sowie den Bevollmächtigten der Eisenbahngesellschaft und der Gläubiger erhöht oder ermässigt werden.

G. Während der vorgesehenen 12 Monate vorläufiger Betriebszeit bleibt der Reinertrag des Betriebes in der Kasse, um später an die Hypothekengläubiger vertheilt zu werden.

Nach Ablauf des Jahres wird der Betrieb fortgesetzt, eine Ertragsberechnung regelmässig aufgestellt und der verfügbare Ertrag kann durch die Bevollmächtigten der Hypothekengläubiger an letztere nach Maassgabe ihrer gegenseitigen Ansprüche und der verflossenen Zeit vertheilt werden.

Auf Grund dieser Ermächtigung hat die Kongo-Eisenbahngesellschaft am 17. August d. J. mit der Allgemeinen Gesellschaft zur Begünstigung der nationalen Gewerbe, der Brüsseler Bank, den Bankhäusern Philippson, Horwitz & Cie., G. Brugmann, Cassel & Cie., der Brüsseler Handelskasse, der Lütticher Bank, der Allgemeinen Lütticher Kreditanstalt, der Allgemeinen Belgischen Kreditanstalt, den Bankhäusern G. de Lhoneux & Cie., Delloye-Matthieu und mit der Kongogesellschaft für Handel und Gewerbe eine 5 % Anleihe von 2 500 000 Frcs., die durch eine erste Hypothek auf die Eisenbahnkonzession sichergestellt wird und bis Februar 1895 zurückzuzahlen ist, gegen 0,5 % Mittlergebühr abgeschlossen. Man betheiligte sämmtliche bedeutenden Bankhäuser in Brüssel und Lüttich an der Anleihe und schloss wegen der gespannten Beziehungen zwischen Frankreich und dem Kongostaat, die sich übrigens schon wieder gebessert haben, nur das Bankhaus Lambert und die Banque de Paris et des Pays Bas aus. Am 22. August d. J. hat die Hauptversammlung diese Anleihe einstimmig genehmigt und am 29. August d. J. ist die Hypothek vom Staatssekretär der Finanzen eingetragen worden.

Verschiedenes.

Schwedler-Gedächtnissfeier.

Vor einer grossen Festversammlung, zu welcher der Architekten-Verein und der Verein für Eisenbahnkunde eingeladen hatte, fand am 19. d. Mts. Abends im grossen Saale des Architektenhauses die Gedächtnissfeier für den am 9. Juni d. J. hier verstorbenen Geheimen Baurath Wilhelm Schwedler statt, „Unsern“ Schwedler, wie der Festredner Geheimrath Sarrazin ihn mit Stolz nannte. Es ist ein eigenthümliches Zusammentreffen, so führte der Redner einleitend aus, dass innerhalb zweier Jahre die Schwesterstädte Berlin-Charlottenburg drei Männer zu Grabe getragen haben, die den bedeutendsten naturwissenschaftlichen Forschern zuzuzählen sind: Werner von Siemens, Wilhelm Schwedler und Hermann von Helmholtz. In Berlin am 28. Juni 1823 geboren, kam Schwedler in seinem 14. Jahre auf die Friedrichs-Werdersche Gewerbeschule, wo sich bei ihm bald eine Vorliebe für Mathematik und Naturwissenschaften entwickelte. Mit Unterstützung des älteren Bruders gelang es ihm, nach dem frühen Tode des Vaters das heiss ersehnte Baufach zu studiren. Als junger Bauführer betheiligte er sich bereits 1850 an einem vom Minister für öffentliche Arbeiten ausgeschriebenen Wettbewerb für eine Rheinbrücke bei Köln und trug unter 61 Bewerbern den ersten Preis davon. Nach Vollendung der zweiten Staatsprüfung leitete Schwedler zunächst verschiedene Brücken- und Eisenbahnbauten am Rhein, bis er 1858 zum Eisenbahnbaumeister ernannt und zugleich als Hilfsarbeiter an die Eisenbahnabtheilung des Arbeitsministeriums berufen wurde. 1861 erfolgte seine Beförderung zum Eisenbahnbau-Inspektor, 1865 die Ernennung zum Regierungs- und Baurath. Ein anderes Feld segensreicher Thätigkeit eröffnet sich 1864 durch seine Ernennung zum Examinator für die Bauführer- und Baumeister-Prüfungen und 1866 durch Annahme der Stelle eines ordentlichen Lehrers für höhere Konstruktionslehre und Brückenbau an der Bauakademie. 1868 zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath befördert, gelangte Schwedler in jene wichtige Stellung, in der er auf die Ausgestaltung der Entwürfe für fast sämmtliche auf den vaterländischen Eisenbahnen dieser Zeit vorkommenden grossen Ingenieurbauwerke einen unmittelbar maassgebenden Einfluss ausgeübt hat, 23 Jahre lang, bis er am 1. März 1891 in den erbetenen Ruhestand trat. — An diese kurze Uebersicht der fachlichen und Beamtenlaufbahn knüpfte der Festredner nunmehr eine in hohem Grade fesselnde Darlegung von Schwedler's Forscherarbeit, des Reichthums seiner schöpferischen Thätigkeit, seiner Fruchtbarkeit an segensreichen Anregungen, an ausgestreuter, üppig aufblühender Saat in diesem scheinbar so einfach gestalteten Felde. Schwedler's Bedeutung für die Entwickelung der Ingenieurwissenschaften kann nicht hoch genug angeschlagen werden. Schon seine 1851 veröffentlichte umfangreiche Arbeit betitelt „Theorie des Brückenbalkensystems“ ist von epochemachender Bedeutung, ein erster Vorstoss in ein bisher unbetretenes Gebiet. Vielleicht noch bedeutsamer ist sein Einfluss als Lehrer und Examinator geworden. Mit Uebernahme dieser Stellung kam frisches Leben in die zu jener Zeit etwas stagnirende Bauakademie. Die Zahl der „Durchfälle“ bei den Prüfungen war zunächst ungemein gross, grösser die Bestürzung unter den Studirenden; aber nicht lange: Schwedler's Auftreten wirkte gleich einem reinigenden Gewitter. Der Mensch Schwedler litt zeitlebens ernstlich unter seiner Prüfungsthätigkeit, eine Folge der ihm angeborenen Herzensgüte. Hervorragend war endlich Schwedler's Wirken in seiner Stellung bei der obersten Aufsichtsbehörde. Man darf behaupten, dass zwischen 1860 und 1890 kaum ein grösseres Bauwerk, sei es Brücke, Viadukt, weitgespannte Halle, Kuppel usw. zur Ausführung gelangt, an denen der Verfasser des Entwurfs nicht auf Schwedler's Forschungen, seinen Anregungen und Veröffentlichungen gefusst hätte. Endlich ist seiner Thätigkeit in Vereinen, dem Architektenverein und dem Verein für Eisenbahnkunde rühmend zu gedenken. Seiner wird stets als einer der wenigen Männer zu gedenken sein, welche der Baukunst und Bauwissenschaft in der Zeit grossartigster Entwickelung des Eisen- und Eisenbahnbaues den Stempel ihres überlegenen Geistes aufgedrückt haben. Redner schloss mit den Worten: „Als sie ihn in der Mittagsstunde des 12. Juni unter grosser Theilnahme zur letzten Ruhe betteten, da hatten sie einen guten Mann begraben . . . . der Wissenschaft und uns war er mehr!“

Lösung der Preisaufgabe: Beitrag zur Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens.

Zu der vom Verein für Eisenbahnkunde im November 1892 ausgeschriebenen Preisaufgabe — Lieferung eines Beitrags zur Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens — sind 6 Lösungen eingegangen. Nach dem in der letzten Vereinssitzung erstatteten Bericht hat der Beurtheilungsausschuss nach eingehender Prüfung der Schrift mit dem Kennwort „Ora et labora“ einen ersten Preis von 1 500 *M*, derjenigen mit dem Kennwort „Unter dem Zeichen des Verkehrs“ einen zweiten Preis von 500 *M* zuerkannt. Als Verfasser sind die Herren Oberst a. D. Fleck in Halle a/S. bezw. Regierungsrath Dr. Eger in Breslau ermittelt worden.

Personalnachrichten.

Bayerische Staatseisenbahnen.

⊙ Dem Vorstande der Bauabtheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, Herrn Regierungsdirektor Gustav Ebermayer, welcher am 16. November 1869 als Königlicher Abtheilungsingenieur seine erste pragmatische Anstellung im Staatsdienst erhielt, wurden am 16. d. Mts. zu seinem 25 jährigen Dienstjubiläum die Glückwünsche der Vertreter des inneren und äusseren Staatsbahndienstes überbracht. Hierbei wurde eine Adresse überreicht, welche, an die hohen Verdienste des Gefeierten erinnernd, diesem in warmen Worten die Verehrung und Dankbarkeit der Fachgenossen ausdrückt, während auf dem beigefügten künstlerisch ausgestatteten Widmungsblatt in Bild und Wort die hervorragendsten seiner Bauten und die Hauptorte seiner Thätigkeit dargestellt sind.

Nr. 22. Jahrgang 1894. Berlin, am 24. November 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A B	1	1	Pack	4 leere Körbe —	7	1	Norden	Rechtsrh. Köln	beschr.: Geestemünde. (1–3)
2	A F G	953	1	Stange	Stahl —	25	2	Münster	„	
3	B J	5603	1	Ballen	Leinen —	19	3	Borken	„	
4	B K	6542	1	Kiste	Blechbüchsen —	30	4	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
5	C	3	1	Sack	Kartoffeln —	54	5	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
6	C D	4967/8	2	Fässer	leer —	72	6	Ruhrort Rh.	Rechtsrh. Köln	
7	E D	3139	1	Kiste	leer —	48	7	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
8	E G	19	1	Sack	Holzkohlen —	16	8	Heilbronn	„	
9	G F	—	1	Lattenverschlag	leer —	31	9	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
10	H	—	2 / 1	Stück / Bund	Bretter 4,8 m lang, 0,2 m breit	—	10	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
11	H	24	1	Kiste	Küchengeschirr —	59	11	Berlin	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision gef.
12	H	—	2	Bunde	Blech —	50	12	Strasburg i. Wpr.	„	
13	H	1	1	Sack	Rüben —	22	13	Grosslichterfelde	K. E.-D. Erfurt	
14	H B	2311	1	Fass	unbekannt —	186	14	Tarnowitz	K. E.-D. Breslau	
15	J A K	646	1	Sack	getrocknete Pflaumen	25	15	Hamm	Rechtsrh. Köln	
16	J B J	7593	1	Kiste	Anilinfarbe —	65	16	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
17	J T	9	1	„	leer —	13	17	Wattenscheid	Rechtsrh. Köln	
18	L & C	109	2	Pack	4 Sophatische —	64	18	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
19	L R	45 / 36	2	Fässer	Petroleum —	168 / 162	19	Posen	K. E.-D. Breslau	
20	O	—	5	Kolli	25 Körbe —	39	20	Werder	K. E.-D. Magdeburg	bez.: Kecskemet / Berlin. (20–22)
21	P	—	1	Korb	Aepfel —	9	21	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
22	R	1544	1	—	eis. Blumenständer —	3	22	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
23	R G L	2639	1	Kiste	? —	26	23	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Berlin; alte Bezettel.: Breslau N. M. 27/9.
24	R H	1/6	6	Pack	Normallaschen —	291	24	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
25	R R	—	1	Fass	Wagenfett? —	34	25	Thale	K. E.-D. Magdeburg	
26	U	—	1	—	eis. Platte —	2,5	26	Neumünster	K. E.-D. Altona	
27	W A	890	1	Ballen	Tabak —	57	27	Lage	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
28	Posen J F 68	1/3	3	Kolli	Semmelschieber —	45	28	Posen	K. E.-D. Breslau	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
29	weiss	I	1	Bund	Rundeisen —	55	29	Berlin	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision. (29–30)
30	grün	1	1	Stange	Rundeisen —	—	30	Plau	Meckl. Friedr. Frzb.	
31	—	18, 20, 21, 22, 25	5	Pack	leere Säcke —	59	31	Ellrich	K. E.-D. Hannover	
32	[illegible]	302	1	—	Wagendecke —	97	32	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	
33	[illegible]	2797	2	—	rohe Gusseisenstücke	9	33	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
34	×	46	1	Sack	Lohe —	50	34	Crossen a. Elster	K. E.-D. Erfurt	am 10/11. auf der Strecke gef. (34–35)
35	× × weiss	—	1	—	Ofentheil —	1	35	Lissa i. P.	K. E.-D. Breslau	
36	weiss —	—	1	Kollo	eis. Fusstritt zur Nähmaschine	—	36	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
37	weisser Strich	—	1	Stück	gusseis. Untersatz —	6	37	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
38	schwarz |	—	2	Kolli	4 eis. Waschständer	8	38	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
39	rother Strich	—	1	Stange	Rundeisen —	6	39	Janowitz	K. E.-D. Bromberg	der „Lachs" Branntwein- u. Liqueurfabrik.
40	schwarz ×	—	1	Kiste	leer, alt —	4,5	40	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
41	DEE (im Dreieck)	—	1	Sack	Pfeffer —	67	41	Lage	K. E.-D. Hannover	
42	FS (im Dreieck)	450	1	Fass	leer —	15	42	Münster	Rechtsrh. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
43	—	—	1	Bund	ungeschälte weidene Bandstöcke	50	43	Ascherbude	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gef.
44	—	—	3	"	verzinktes Bandeisen	41	44	Düsseldorf-D.	Rechtsrh. Köln	
45	—	—	6	Stück	Blechrohre, 1,5 m lang, 10 mm Durchm.	2,5	45	Alten	K. E.-D. Erfurt	
46	—	—	1	—	Brechstange —	—	46	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
47	—	—	1	—	durchlöcherte Eisenplatte	27	47	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
48	—	—	7	Stück	Eisenplatten —	70	48	Kalk G.	"	
49	—	—	1	Pack	Eisenspitzen —	4,5	49	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
50	—	—	3	—	Eisenstäbe —	5	50	Münster	Rechtsrh. Köln	
51	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	56	51	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
52	—	—	2	Kolli	eis. Façonstücke —	46	52	Münster i/H.	K. E.-D. Hannover	
53	—	—	1	Fass	leer —	11	53	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
54	—	—	3	Stück	Flacheisen —	108	54	Lissa i/P.	K. E.-D. Breslau	
55	—	—	3	—	eis. Flanschenringe	22	55	Steele N.	Rechtsrh. Köln	
56	—	—	2	Stück	eis. Gewichte für eine Uhr	1	56	Posen	K. E.-D. Breslau	
57	—	—	4	—	viereckige Holzstangen mit durchlochten Enden zu 1 Webestuhl gehörig	—	57	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
58	—	—	1	Sack	Holz und Kohlen —	17	58	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
59	—	—	1	Kollo in Packleinen	Kammräder und Achslager	9	59	Wittenburg i/M.	"	
60	—	—	1	Sack	Kartoffeln u. Wurzeln	20	60	Neumünster	"	
61	—	—	1	Kiste	leer —	12	61	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
62	—	—	2	—	eis. Klauen —	—	62	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
63	—	—	1	Kollo	2 Stück Kleiderriegel mit 8 Haken	4	63	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
64	—	—	1	Korb	leer und alt —	3	64	Detmold	K. E.-D. Hannover	
65	—	—	1	—	eis. Ladezeug (3 Rungen, 6 Bügel, 10 eis. Stangen)	—	65	Gera	K. E.-D. Erfurt	
66	—	—	1	—	gepolsterte Latte aus 2 durch Charniere zusammengehaltenen Latten à 2 m lang bestehend	—	66	Leipzig Eilenb. Bhf.	"	
67	—	—	1	Sack*)	Ledergeschirr —	47	67	Nakel	K. E.-D. Bromberg	*) mit angebundenem Theerfass.
68	—	—	1	Pack	(gebrauchtes Maurerwerkzeug (1 Wasserwaage, 1 Reibebrett)	3	68	Bitterfeld	K. E.-D. Erfurt	
69	—	—	1	Sack	Merrettig —	55	69	Weissenfels	"	bez.: Lübbenau 26./10.
70	—	—	1	—	eis. Ofendeckel —	5	70	Einbeck	K. E.-D. Hannover	
71	—	—	2	Kolli	Ofentheile —	—	71	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bez.: Eisenwerk Holzhausen 140 u. 141, bei Bodenrevis.
72	—	—	1	Pack	3 Puppenwagen —	5	72	Steele N.	Rechtsrh. Köln	
73	—	—	6	—	offene eis. Reifen —	—	73	Immendingen	Württemberg. Stsb.	
74	—	—	1	Stück	gusseis. Rost —	2,5	74	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
75	—	—	4	—	eis. Rouleauxstangen	3,5	75	Parchim	Meckl. Friedr. Frzb.	
76	—	—	5	Stäbe	Rundeisen —	24	76	Lissa i/P.	K. E.-D. Breslau	von einem Eisenbahnwagen.
77	—	—	1	—	Rungenkette, 2 m lang	9,5	77	Spandau	K. E.-D. Altona	
78	—	—	2	Pack	Säcke —	75	78	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
79	—	—	1	"	leere Säcke —	22	79	Ruhrort Rh.	Rechtsrh. Köln	
80	—	—	1	Kiste	Satzkisten —	10	80	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
81	—	—	2	—	Schiebladen zu einem Schranke oder Kasten gehörig	11	81	Brackwede	K. E.-D. Hannover	
82	—	—	1	—	eis. Schraubenschlüssel	8	82	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
83	—	—	1	Sack	ein dickes Seil —	8	83	Culm	"	
84	—	—	1	Strohumhüllung	Sensen —	4	84	Neustettin	"	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
85	—	—	1	Stange	Stahl	—	5,5	85	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
86	—	—	1	Bund	eis. Stangen	—	3	86	Berlin	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision gef.
87	—	—	1		Stricke	—	15	87	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
88	—	—	1	Kollo	2 Stühle	—	10	88	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
89	—	—	1	Stück	eis. Ueberwurf eines Eisenbahnwagens		17	89	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
90	—	—	1	—	Vorlegebaum	—	—	90	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
91	—	—	1	Bund	Werg	—	11	91	Lissa i. P.	K. E.-D. Breslau	
92	—	—	1	Ballen	Wollwaaren	—	48	92	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
93	—	—	1	Sack	Zucker	—	—	93	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	AH	—	1	Pack	Gusstöpfe	—	16	1	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
2	B	3785 3796	1	„	2 Wiener Rohrstühle		8	2	Hagen	„	
3	B	—	1	Paar	Holzschuhe	—	1,5	3	Berg.-Gladbach	„	
4	G	—	1	—	Gussplatte	—	4	4	Elberfeld	„	
5	HL	910	1	Fass	Oel	—	—	5	Geisweid	„	
6	N G	—	2	—	gusseis. Röhren	—	18	6	Elberfeld-D.	„	
7	P K	746	1	Kiste	leer	—	10	7	Fröndenberg	„	
8	S	20	1	Spankorb	Körbe	—	15	8	Worms	Hessische Ludwigsb.	
9	W A	4110	1	Pack	6 Besen	—	3	9	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
10	W S	8450	1	Sack	Stahl	—	50	10	Weidenau	„	
11	roth	II	2	Stäbe	T-Eisen	—	38	11	Hagen		
12	—	78	1	Stange	Rundstahl	—	54	12	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
13	—	—	1	Pack	2 Besenstiele	—	1,5	13	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
14	—	—	34	Stück	tannene Bretter	—	—	14	Warburg	„	
15	—	—	1	Ring	Draht	—	29	15	Velbert	„	
16	—	—	5	Stück	□-Eisen	—	210	16	Hagen	„	
17	—	—	1	—	Eisenblechrolle	—	21	17	Vohwinkel	„	
18	—	—	2	—	Eisenstangen	—	13	18	Voerde	„	
19	—	—	1	Korb	Kandis	—	18	19	Holzwickede	„	
20	—	—	1	Kiste	leer	—	16	20	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
21	—	—	1	Ballen	Lumpen	—	8	21	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
22	—	—	1	Bund	Piassavabesen	—	10	22	Worms	Hessische Ludwigsb.	
23	—	—	2	Pack	Säcke	—	56	23	Brilon	K. E.-D. Elberfeld	
24	—	—	1	Korbflasche	Säure	—	75	24	Herdecke-Vorh.	„	
25	—	—	1	Packet	Schrauben	—	11	25	Opladen	„	
26	—	—	1	Bund	Stahl	—	22	26	Hagen	„	
27	—	—	1	Stange	Stahl (Krupp)	—	35	27	Altena	„	

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die Verkehrsstelle Connewitz, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, am 1. Dezember d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Berlin, den 20. November 1894. (2797)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Bromberg-Sächsischen Verbande** für den Verkehr mit der Station Wurzen der Sächsischen Staatseisenbahn direkte Ausnahmefrachtsätze für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate und Oelsamen in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 14. Nov. 1894. (2798)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 gelangt der Nachtrag V zur Einführung, welcher die Einbeziehung der Station Lindau Rangirbhf., sowie Berichtigungen und Ergänzungen enthält.

München, den 17. November 1894. (2799)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Belgien. Am 1. Januar 1895 werden die Tarife für die direkte Beförderung von Gütern

1. im Rheinisch-Französischen (Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischen) Güterverkehr, Hefte I und II vom 1. Februar 1880 zwischen Stationen der Rheinischen und der Köln-Mindener Eisenbahn bezw. der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Französischen Nord- und Westbahn andererseits über Herbesthal und Venlo nebst Nachträgen I vom 20. November 1880, II vom 1. Februar 1881 und III vom 1. Januar 1883,
2. im Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verbands-Güterverkehr vom 1. Februar 1880 zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Station Le Hâvre der Französischen Westbahn andererseits über Bleyberg nebst Nachträgen I vom 20. November 1880, II vom 1. August 1881, III vom 1. Februar 1883 und IV vom 1. April 1883,

sowie der zu diesen Tarifen erschienene gemeinsame Nachtrag vom 15. April 1893 aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt. Derselbe enthält ausser Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen, worüber die Tarifbüreaus der betreffenden Deutschen Verwaltungen nähere Auskunft ertheilen.

Köln, den 20. November 1894. (2800)
Die geschäftsführende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ist die Station Rüdersdorf des Direktionsbezirks Bromberg als Versandstation in den Ausnahmetarif 21 des Staatsbahn-Gütertarifs Bromberg-Berlin für Mergel zum Düngen zu den im fraglichen Ausnahmetarif angegebenen Fracht-

sätzen sowie unter den an derselben Stelle vorgesehenen Beförderungsbedingungen einbezogen worden. (2801)
Bromberg, den 15. November 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Heft 1. Am 1. September d. J. treten folgende neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 39 G für Schlacken etc. zum Hochofenbetriebe in Kraft:

Nach	Von: Beraun B. W. B. und K. K. Oesterr. Staatsb.	Saaz B. E. B. und K. K. Oesterr. Staatsb.	Suchenthal K. K. Oesterreich. Staatsbahn
	Mark für 100 kg		
Beuthen O. S. E.	1,17	1,03	1,29
Bobrek	1,17	1,03	1,29
Borsigwerk . . .	1,16	1,02	1,28
Gleiwitz	1,14	1,01	1,26
Königshütte O/S.	1,18	1,04	1,30
Koschentin . . .	1,18	1,01	1,32
Laurahütte . . .	1,19	1,05	1,31
Ludwigsglück .	1,16	1,03	1,28
Morgenroth . .	1,17	1,04	1,29
Schwientochlowitz	1,17	1,04	1,29
Tarnowitz . . .	1,16	1,02	1,28
Tworog	1,14	1,00	1,26
Zabrze	1,16	1,03	1,28

Breslau, den 18. November 1894. (2802)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutscher Verband. Zum Gütertarif Heft 1, 2 und 3 werden zum 1. k. Mts. gültige Nachträge herausgegeben, welche unter Einbeziehung bereits bekanntgegebener Aenderungen und Ergänzungen die Aufnahme von Grifte, Lügde, Hoya, Grabow, Hitzacker, Rappenau, Gladenbach und Hettenleidelheim (letzterer beiden zum Tage der Betriebseröffnung) enthält. Die Nachträge können voraussichtlich vom 29. d. Mts. bei den Tarifstationen eingesehen, auch käuflich bezogen werden. (2803)
Hannover, den 16. November 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Die durch Bekanntmachung vom 20. August d. J. mit Wirkung vom 31. Oktober d. J. aufgehobenen Bestimmungen über die Erhebung von Standgeld für Reservoir- und Gefässwagen in den Tarifen für den Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr bleiben noch bis 31. Dezember 1894 in Kraft.
Karlsruhe, den 17. November 1894.
Generaldirektion (2804)
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. werden auf der Kerkerbachbahn ermässigte Anstossfrachtsätze für den im Binnenverkehr Frankfurt a/M., in den Staatsbahnverkehren Frankfurt a/M.-Köln rechtsrh.,-Köln linksrh.,-Elberfeld-Hannover, sowie in Frankfurt a/M.-Oberhessischen und Nassau-Badischen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien eingeführt. Gleichzeitig werden die Stationen der Kerkerbachbahn unter Berechnung gleicher Anstosssätze in den im Frankfurt-Hessischen Wechselverkehr und im direkten Verkehr mit der Cronberger Bahn bestehenden Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien aufgenommen. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (2805)
Frankfurt a/M., den 19. November 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

Mit sofortiger Gültigkeit sind im **Südwestdeutschen Verbands - Gütertarif,** Heft 1 und 3, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 32 für Zucker aller Art, welcher Schweizerischerseits zum Eingang in die Schweiz verzollt wird, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg nach Basel (Reichsb.) ab Frankenthal von 0,94 ℳ auf 0,68 ℳ und ab Gross-Gerau von 1,08 ℳ auf 0,76 ℳ für 100 kg ermässigt worden.
Strassburg, den 20. Novbr. 1894. (2806)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Strecke Thorn - Posen gelegene Station Altraden des Direktionsbezirks Bromberg in den direkten Güterverkehr einbezogen.
Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen findet auf der Station Altraden nicht statt.
Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (2807MG)
Erfurt, den 16. November 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. Ausgabe eines Anhanges zu dem vom 1. Dezember 1894 gültigen Ausnahmetarife für verschiedene Artikel. Gleichzeitig mit dem am 1. Dezember d. J. in Wirksamkeit tretenden Ausnahmetarife für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Stationen der K. K. pr. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der K. K. pr. Kaiser Ferdinands - Nordbahn etc. einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit andererseits wird ein Kursdifferenzen enthaltender Anhang ausgegeben.
Exemplare desselben sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 5 Hellern = 5 Cts. für das Stück erhältlich.
Wien, am 17. November 1894. (2808)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - Ungar. - Französischer Eisenbahnverband. (Nachtrag II zu den Ausnahmetarifen für Schaf- und Borstenvieh - Transporte nach Paris und weiter.) Zu den vom 1. April 1893 gültigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der K. K. Oesterr. Staatseisenbahnen und der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bezw. der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Delle transit etc. gelangt mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1894 je ein Nachtrag II, enthaltend:
1. Aenderung des Titelblattes und
2. Bestimmungen über die Verladung von Schafen und Borstenvieh in einbodigen Kastenwagen

zur Einführung.
Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. für das Stück zu beziehen.
Wien, am 12. November 1894. (2809)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 93. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.)
einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. November 1894.

Inhalt:

Die Oesterreichische Südbahn. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Zollsichere Einrichtung d. Eisenbahnwagen i. internat. Verkehr.
Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Oktober d. J.
Unrichtige Gewichtsangaben im Frachtbriefe.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Namensänderung von Stationen.
Hessische Ludwigsbahn.
Kirchheimer Eisenbahn.
Main-Neckarbahn.
Ostpreussische Südbahn.
Bezirks-Eisenbahnrath Altona.
Mecklenb.-Strelitz: Eisenbahn-Obligationen.
Bahnsteigsperre auf den Preussischen Staatsbahnen.
Allgemeine Deutsche Kleinbahn-gesellschaft in Berlin.
Kleinbahnen: Projekte.
Gesellschaft für elektr. Unternehmungen in Berlin.
Strassenbahnen.
Aus der Schweiz:
Schweizerische Nordostbahn.
Simplondurchstich.
Aus Russland:
Betrieb d. Rjäsan-Uralsker Bahn.
Uniformirung der E.-Beamten.
Neuorganisation d. Baltischen E.
Vergrösserung der Leistungsfähigkeit der Transkaukas. B.
Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen.
Verlängerung der niedrigen Navigationstarife.
Fleischexport.
Ministerialverfügung betr. Konkurrenzausschreiben.
Konkurs der Borowitscher E.
Betriebseröffnungen.
Eisenbahnprojekte und Bauten.
Von der Balkan-Halbinsel:
Türkei. Rumänien. Bulgarien. Serbien. Griechenland.
Aus Asien:
Türkei. Indo-China.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Strecken.
3. Güterverkehr.
4. Eisenbahn-Effektenverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Oesterreichische Südbahn.

(Fortsetzung aus Nr. 92.)

II. Die Konzessionsurkunde vom 23. September 1858.

Diese Konzessionsurkunde bildet trotz der Modifikationen, welche einzelne ihrer Bestimmungen im Laufe der Zeit, namentlich infolge politischer Ereignisse erfahren haben, noch immer die Grundlage aller rechtlichen Verhältnisse der Südbahn, sodass eine nähere Charakterisirung ihres Inhalts angezeigt erscheint.

Zufolge dieser Urkunde überlässt das Aerar den Konzessionären: 1. die K. K. südliche Staatsbahn Wien-Triest sammt Zweigbahnen, 2. die Eisenbahn von Marburg nach Klagenfurt mit der Verlängerung bis Villach, 3. die Eisenbahn von Steinbrück über Agram nach Sissek mit einer Zweigbahn nach Karlstadt, und 4. die Tiroler Eisenbahnen von Verona bis Kufstein über Bozen, Brixen und Innsbruck mit allen ihren beweglichen und unbeweglichen Zugehören, mit allen Betriebsmitteln, Vorräthen, Materialien jeder Art und mit allen Grundstücken; es tritt denselben alle Rechte und Verbindlichkeiten gegenüber der Triestiner Wasserleitungsgesellschaft (Società d'acquedotto Aurisina) ab, wohingegen die Konzessionäre auch alle Verpflichtungen und Leistungen des Aerars, ob sie nun die Vergangenheit oder die Zukunft betreffen, zu übernehmen haben. Die Ablösungssumme ist mit 100 000 000 fl. Oe. W. festgesetzt; ihr Erlag soll in klingender Silbermünze in der Weise erfolgen, dass:

10 000 000 fl. ein Monat nach erfolgter Kaiserlicher Genehmigung der Konzession,
10 000 000 „ am 1. November 1859,
je 6 000 000 „ am 1. November der Jahre 1860 bis inklusive 1864,
„ 10 000 000 „ am 1. November 1865 und 1866,[1])

die restlichen 30 000 000 fl. vom Jahre 1870 an allmählich aus der Hälfte des reinen Erträgnisses des ganzen Netzes der Konzessionäre zu bezahlen sind, sofern dieses Erträgniss 7 % des Anlagekapitals übersteigt; falls jedoch die Konzessionäre vor dem 1. November 1866 erklären, jeden 1. November der Jahre 1871, 1872, 1873 und 1874 je 5 000 000 fl. zu bezahlen, so sollen sie von der Zahlung der sodann noch restirenden 10 000 000 fl. enthoben sein. Es sei hier sogleich bemerkt, dass die Gesellschaft von diesem ihr zukommenden Rechte, welches später allerdings etwas modifizirt wurde, keinen Gebrauch gemacht hat.

Wie schon erwähnt, genehmigt die Urkunde auch die Vereinigung der Südösterreichischen Staatsbahnen mit den Bahnen der K. K. priv. Lombardisch-Venetianischen Gesell-

[1]) Von der Zahlung der Rate pro 1866 wurden die Konzessionäre mit Rücksicht auf die von ihnen zu übernehmenden rückständigen Verpflichtungen des Staates laut Protokoll vom 23. September 1858 entbunden.

schaft und mit jenen der K. K. priv. Franz Josef-Orientbahn-Gesellschaft und erklärt die Untheilbarkeit des gesammten Netzes, indem sie selbst die Verpachtung einzelner Strecken als unzulässig ausspricht. Das den letztgenannten Gesellschaften konzessionirte Bahnnetz wird zum Theil modifizirt; wir haben die wichtigeren Bestimmungen in dieser Beziehung schon in der Uebersicht des Netzes der „K. K. priv. südlichen Staats-, Lombardisch-Venetianischen und Centralitalienischen Eisenbahngesellschaft“ angeführt und bemerken an dieser Stelle nur, dass den Konzessionären auch die Verpflichtung zum Bau einer Bahn von St. Peter nach Fiume und von Villach nach Brixen bezw. Franzensfeste, sowie — allerdings nur unter gewissen Voraussetzungen — auch jene zur Herstellung einer Verbindung der Linien Agram-Sissek und Kanisza-Essegg auferlegt wurde.

Die Dauer der Konzession für das gesammte, auf solche Weise gebildete Bahnnetz erscheint mit 90 Jahren, vom 1. Januar 1865 an gerechnet, festgesetzt. Die Nutzniessung seitens der Konzessionäre beginnt mit 1. November 1858; der Staat sollte jedoch die Linien bis zum 1. Januar 1859 verwalten. Als Eröffnungsfristen für die unvollendeten Linien bestimmt die Urkunde:

das Jahr 1861 für Steinbrück-Sissek und Pragerhof-Kanisza,
„ „ 1862 „ Kanisza-Ofen und Agram-Karlstadt,
„ „ 1863 „ Stuhlweissenburg-Uj-Szöny,
„ „ 1864 „ Marburg-Villach und Padua-Rovigo,
„ „ 1865 „ Oedenburg-Kanisza und
„ „ 1868 „ Bozen-Innsbruck,

wobei ausdrücklich betont wird, dass der Grunderwerb für zwei Geleise zu erfolgen hat, das zweite Geleise aber erst dann angelegt werden muss, wenn der Rohertrag der betreffenden Strecke 160 000 fl. Oe. W. per Oesterreichische Meile[2]) überschreitet.

Den Konzessionären wird durch die Urkunde das Vorzugsrecht hinsichtlich der Anlage von Zweig- oder Fortsetzungsbahnen ihrer eigenen Bahnlinien während der Konzessionsdauer eingeräumt; es wird ausdrücklich betont, dass eine neue Bahn, deren Zweck es ist, zwei Punkte des den Konzessionären gehörigen Eisenbahnnetzes mit einander zu verbinden, weder konzessionirt noch hergestellt werden solle, wenn dieselbe nicht neue, ausserhalb des Netzes liegende Punkte berührt, die nach dem Ermessen der Staatsverwaltung von besonderer strategischer, politischer oder kommerzieller Wichtigkeit sind. Hinsichtlich der Haftung der Staatsverwaltung gegenüber den Konzessionären stellt die Urkunde fest, dass sich dieselbe auf ein Reinerträgniss von 5 % an Zinsen und von 0,20 % für Amortisation — nach Abzug aller Verwaltungs- und Betriebskosten erstreckt, dass sie das gesammte Anlagekapital umfasst, das zur Berichtigung der Ablösesumme, zum Baue der Bahnen bis zu ihrer Betriebseröffnung, zur Vervollständigung der südlichen Staatsbahnen binnen 5 Jahren und zur Entrichtung der Zinsen des Baukapitals jeder Gruppe bis zur vollständigen Betriebseröffnung erforderlich wird, und dass sie einzeln für jede Gruppe gilt, weshalb auch gesonderte Bau- und Betriebsrechnungen nothwendig sind. Die Summen, welche die Staatsverwaltung eintretenden Falles zu bezahlen haben wird, sind nach der Konzessionsurkunde nur als ein mit 4 % verzinslicher Vorschuss zu betrachten, welcher — sobald das jährliche Reinerträgniss der betreffenden Gruppe 5,20 % übersteigen wird — aus den Ueberschüssen der betreffenden Jahre unter Hintansetzung jeder anderen Verwendung rückzuerstatten ist. Als weitere Benefizien gewährt die Konzession die Befreiung von der Einkommensteuer bis zum 31. Dezember 1868, von der Uebertragungsgebühr bei Erwerbung von Grund und Boden zum Zwecke des Baues und Betriebes der Bahnlinien und eine 50 % Ermässigung der Zollgebühren für Bau- und Betriebsgegenstände. Sie räumt ferner den Konzessionären das Recht zur Bildung einer Aktiengesellschaft und zur Ausgabe von Obligationen, sowie von Aktien von mindestens 200 fl. Nominalwerth ein.

Die Konzession setzt weiter die Maximaltarife für Reisende und Waaren fest. Zufolge einer Allerhöchsten Entschliessung vom 29. August 1859 wurde es der Gesellschaft im Hinblick auf die Verfügung, dass die Ablösungssumme in klingender Silbermünze zu bezahlen ist, nachträglich gestattet, auch die Gebühren in Gold- oder Silbermünze nach dem jeweiligen Werthe derselben in der Landeswährung abzunehmen. Die Tarife für Reisende betragen:

in der I. Klasse . . . 0,36 fl.
„ „ II. „ . . . 0,27 „
„ „ III. „ . . . 0,18 „
} per Oesterr. Meile;[3])

bei den Schnellzügen, welche nur I. oder nur I. und II. Klasse führen und mindestens 5 Oesterreichische Meilen (etwa 38 km) in der Stunde durchlaufen, darf ein Zuschlag von 20 % des entsprechenden Maximaltarifes eingehoben werden. Bezüglich der Waaren sind 3 Tarifklassen unterschieden; die näheren Bestimmungen wurden in einem Protokoll (vom 8. Dezember 1858) in sehr eingehender Weise spezifizirt; es hat keinen besonderen Werth, auf dieselben hier zurückzukommen. Die Postbeförderung hat im Ausmaasse eines selbständigen ärarischen Postwagens oder eines halben achträdrigen bezw. eines ganzen vierrädrigen Wagens unentgeltlich zu erfolgen; für jeden weiter beizustellenden vierrädrigen Wagen kann die Gesellschaft eine Entschädigung von 0,50 fl. per Oesterreichische Meile[4]) beanspruchen. Für die Besorgung des Postdienstes hat die Gesellschaft in den Aufnahmegebäuden entsprechende Büreaus unentgeltlich zu überlassen. Das Aerar ist berechtigt, ohne Entgelt Telegraphenleitungen längs der Bahnen auf deren Grund und Boden anzulegen, wohingegen den Konzessionären das Recht zusteht, ihre Drähte an die Pfähle der Staatstelegraphen zu befestigen. Die Ueberwachung der Telegraphenleitungen und der vom Staate angelegten Baumpflanzungen obliegt der Gesellschaft, welche hierfür kein Entgelt verlangen kann.

In Bezug auf das Einlösungs- und Heimfallsrecht der Bahnen seitens des Staates enthält die Konzession ausführliche Bestimmungen, welche gerade im gegenwärtigen Augenblick von besonderer Wichtigkeit sind und die wir deshalb thunlichst ausführlich reproduziren wollen. Dieselben lauten:

(§ 51.) Nach Ablauf der Konzessionsdauer (31. Dezember 1954) tritt der Staat sogleich in den lastenfreien Besitz und Genuss der sämmtlichen Eisenbahnen mit Grund und Boden, allen Kunst- und Erdarbeiten, dem ganzen Unter- und Oberbau und sämmtlichen Zugehörungen, sowie allen beweglichen Bestandtheilen, wie Lokomotiven, Wagen usw. Ausgenommen hiervon sind jene industriellen und anderen Unternehmungen, welche mit dem eigentlichen Betriebe der Bahnlinien nicht in unmittelbarem Zusammenhange stehen, wie: Walzwerke, Hotels, Stein- und Braunkohlengruben usw.

(§ 53.) Mit dem 1. Januar 1955 hat die Staatsverwaltung das Recht, die Eisenbahnen in Besitz zu nehmen und für sich zu verwalten. Die Eisenbahnunternehmung ist aber auch verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnen von diesem Tage an für Rechnung der Staatsverwaltung noch 6 Monate hindurch in gutem Stande und ordentlichem Betriebe erhalten werden, falls die Staatsverwaltung sie nicht schon vor Ablauf der 6 Monate in Besitz genommen hat.

(§ 55.) Nach Ablauf des Jahres 1895 hat die Staatsverwaltung wann immer das Recht, die fraglichen Eisenbahnlinien einzulösen, ist aber verpflichtet, bis zum Ende des Jahres 1954 eine jährliche Rente in halbjährigen Raten zu bezahlen. Diese Rente wird folgendermaassen berechnet: für jede einzelne Bahnnetzgruppe sind die Reinerträgnisse der letzten 7 Jahrgänge, welche dem Einlösungsjahre vorausgehen, zu ermitteln und ist hiervon das Reinerträgniss der zwei ungünstigsten Jahrgänge abzuschlagen; sonach ist für jede einzelne Gruppe der durchschnittliche Reinertrag von 5 Jahrgängen zu berechnen. Dieser Ertrag gibt für jede Gruppe die jährlich zu entrichtende Rente, welche aber jedenfalls zum mindesten Fünf und ein Fünftel ($5^1/_5$) Prozent des Anlagekapitals, also jenes Reinerträgniss erreichen muss, für welches

[2]) rund 21 060 fl. pro Kilometer.

[3]) 4,74 kr. bezw. 3,55 und 2,37 kr. pro Kilometer.
[4]) 6,58 kr. pro Kilometer.

die Staatsverwaltung nach den oben mitgetheilten Verfügungen haftet. Alle diese Bestimmungen gelten auch für den Fall, als die Gesellschaft sich noch vor Ablauf des Jahres 1954 auflösen sollte.

Eine Reihe von Paragraphen regelt die Verhältnisse der Beamten und Diener der ehemaligen Staatsbahnlinien, bestimmt die Einberufung von Schiedsgerichten für den Fall, als sich über den Sinn der Konzessionsurkunde bezüglich der privatrechtlichen Ansprüche und Verpflichtungen der Konzessionäre Streitigkeiten ergeben sollten, und behandelt sonst noch verschiedene Fragen, die heute von ganz untergeordneter Bedeutung erscheinen.

Die Konzessionsurkunde wurde in Deutscher und in Französischer Sprache ausgefertigt; der Deutsche Text ist als Urtext zu betrachten und allen vorkommenden Entscheidungen zu Grunde zu legen. Die Urkunde ist gezeichnet einerseits von dem Finanzminister Freiherrn von Bruck und dem Handelminister Ritter von Toggenburg, andererseits von den Konzessionären: J. A. Fürst zu Schwarzenberg, M. E. Fürst zu Fürstenberg, L. Ritter v. Lämel, A. S. v. Rothschild, P. Talabot, E. Blount, S. Laing und M. Uzielli.

Zufolge der Statuten, welche auf Grund dieser Konzessionsurkunde aufgestellt wurden, hatte die Gesellschaft ihren Sitz in Wien. Das Gesellschaftskapital war auf 150 Millionen Gulden Oe. W. festgesetzt und durch 750 000 Aktien zu 200 fl. Oe. W. bezw. 500 Frcs. oder 20 £ gedeckt; die Gesellschaft konnte jedoch dieses Kapital durch die weitere Ausgabe von Aktien oder Obligationen vergrössern. Die erste Generalversammlung der „K. K. priv. südlichen Staats-, Lombardisch - Venetianischen und Central-italienischen Eisenbahngesellschaft“ fand am 25. August 1859 statt.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 3,65 km lange Strecke Bockhorn-Zetel der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche am 10. Mai d. J. für den Personenverkehr und am 1. Juni d. J. für den Güterverkehr eröffnet wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ferner ist die 95,1 km lange Strecke Stanislau-Woronienka der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, von welcher die Strecke Stanislau-Mikuliczyn für den Gesammtverkehr, die Strecke Mikuliczyn-Woronienka vorläufig nur für den Personenverkehr am 20. d. Mts. eröffnet werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3556 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 3574 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.

Den auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr sind mit Zustimmung der vorgenannten Vertragsstaaten nachträglich auch die Niederlande beigetreten.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat Oktober d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Oktober d. J. ergibt für die 68 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 448,02 km, folgendes: Im Monat Oktober d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 29 420 880 ℳ oder 360 756 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 780 ℳ oder 0,26 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 82 710 549 ℳ oder 1 907 323 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 158 ℳ oder 0,89 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Oktober d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 192 145 542 ℳ oder 5 300 022 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 256 ℳ oder 1,20 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 432 536 264 ℳ oder 6 514 276 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 13 840 ℳ oder 0,04 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 58 053 229 ℳ oder 2 373 751 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 510 ℳ oder 2,89 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 103 523 866 ℳ oder 1 361 535 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 15 003 ℳ oder 0,01 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. Oktober d. J. die Strecken Berlin (Schönhauser Allee) - Pankow 3,93 km (Königliche Eisenbahndirektion in Berlin), Nakel - Konitz 74,93 km und Klapaten-Naujeningken 10,25 km (Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg), Oberröblingen-Allstedt 7,80 km (Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt) und Ilsenburg - Harzburg 13,70 km (Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg); am 10. Oktober d. J. die Strecke Lublinitz-Vossowska 24,08 km (Königliche Eisenbahndirektion in Breslau).

Unrichtige Gewichtsangaben im Frachtbriefe.

Durch das mit Ablauf des Jahres 1892 ausser Wirksamkeit getretene Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands war den Eisenbahnverwaltungen die Befugniss beigelegt, bei unrichtiger Angabe des Gewichts im Frachtbriefe, ausser der Nachforderung der etwa verkürzten Fracht vom Aufgabebis zum Bestimmungsorte, von dem Absender oder Empfänger eine Konventionalstrafe zu erheben. In Anwendung dieser Befugniss war, sofern durch die unrichtige Gewichtsangabe eine Frachtverkürzung herbeigeführt wurde, in dem Theil I des einheitlichen Eisenbahn-Gütertarifs die Höhe der Konventionalstrafe auf das Doppelte der vorenthaltenen Fracht festgesetzt.

Seit dem 1. Januar 1893 ist hierin eine Aenderung insofern eingetreten, als die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr die erwähnte Befugniss der Eisenbahnen nicht mehr enthalten, und darin, abgesehen von unrichtigen Inhaltsangaben, eine Strafe in Gestalt von Frachtzuschlägen nur noch für den Fall vorgesehen ist, dass ein dem Absender zur Selbstverladung gestellter Wagen um mehr als 5 % seines Ladegewichts überlastet wird und der Absender es unterlässt, die Verwiegung des Wagens selbst zu beantragen. Unrichtige Gewichtsangaben in den Frachtbriefen sind als solche zur Zeit straflos. Indem davon abgesehen wurde, auch sie mit einem Frachtzuschlage zu ahnden, glaubte man u. a. von der Annahme ausgehen zu dürfen, dass absichtlich falsche Angaben nur selten gemacht werden und dass, falls dies im Einzelfalle gleichwohl geschehe, nicht nur die Befugniss der Eisenbahnen zu jederzeitiger Ermittelung des richtigen Gewichts, sondern auch die allgemeinen Strafgesetze einen genügenden Schutz gegen Uebervortheilungen gewähren würden.

Diese Annahme hat sich nicht bestätigt.

Durch eingehende Erhebungen ist festgestellt worden, dass die unrichtigen Gewichtsangaben sich in höchst bedenklichem Maasse vermehrt haben und dass nur in den seltensten Fällen eine betrügerische Absicht nachzuweisen gewesen ist, von einer strafrechtlichen Verfolgung sonach abgesehen werden musste. Die Straflosigkeit der unrichtigen Gewichtsangaben scheint mehr und mehr zu einer Handhabe des unlauteren Wettbewerbs zu werden, durch die nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch gewerbliche Kreise schwer geschädigt werden. Mit Rücksicht hierauf werden im Reichs-Eisenbahnamt Maassnahmen vorbereitet, die geeignet sein möchten, eine solche Schädigung in Zukunft fernzuhalten. Werden sich diese

Maassnahmen auch zunächst nur auf den inneren Verkehr der Deutschen Eisenbahnen erstrecken können, so ist doch eine demnächstige Uebertragung auf den internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen, zumal auch in anderen, an dem internationalen Uebereinkommen über den Frachtverkehr betheiligten Staaten ähnliche Wahrnehmungen gemacht sind.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 17. d. Mts. ist die 10,29 km lange Lokalbahn Kellmünz-Babenhausen mit den Zwischenstationen Weiler b. K. (Halteplatz) und Winterrieden (Haltstelle) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Diese nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Bahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m, es können daher auch Wagen mit einem grösseren festen Radstande als 4,5 m, jedoch mit nicht mehr als 10 000 kg Bruttolast auf die Achse auf die Bahn übergehen.

Für Güterabfertigung sind die Haltestelle Winterrieden und die Endstation Babenhausen eingerichtet, während der Halteplatz Weiler b. K. nur dem Personenverkehr dient. Doch können auch an diesem Halteplatz während des Zugaufenthalts Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Die Entfernungen der Stationen betragen ab Kellmünz: Weiler b. K. 3,17 km, Winterrieden 7,93 km und Babenhausen 10,29 km.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalverkehr erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung hat ihren Sitz zunächst in Babenhausen und ist dem Königlichen Oberbahnamte Kempten unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Dezember d. J. wird die bereits seit dem 20. Dezember 1893 für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtete, an der Bahnstrecke Schönholz-Kremmen zwischen den Stationen Vehlefanz und Kremmen gelegene Haltestelle Schwante auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen auf der genannten Haltestelle bleibt auch ferner ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Altona. Zur Unterscheidung der an der Berlin-Hamburger Stammbahn belegenen Station Hagenow von der an der neu eröffneten Strecke Hagenow-Wittenburg gelegenen Station Hagenow (Stadt) erhält die erstere Station — soweit der Güter- und Vieh- usw. Verkehr in Betracht kommt — die Bezeichnung: „Hagenow (Heide)."

Hessische Ludwigsbahn.

In der letzten Generalversammlung der Gesellschaft wurden bekanntlich die Grundsätze für ein mit dem Staate Hessen zu treffendes Uebereinkommen wegen Erbauung einer Rheinbrücke bei Worms, Umbau des dortigen Bahnhofes, Vermehrung der Betriebsmittel und Neuordnung der Zinsgarantie festgestellt. Nach langwierigen Verhandlungen ist dieses Abkommen am 3. d. Mts. perfekt geworden und den Landständen des Grossherzogthums zugegangen. Die Grundzüge dieses Abkommens entsprechen ungefähr den vorläufigen Vereinbarungen, die bereits in dem letzten Verwaltungsbericht der Hessischen Ludwigsbahn bezeichnet worden sind. Der Vertrag bestimmt nach der „Frankf. Ztg.", dass der Staatszuschuss der garantirten Linien für 1894 auf 250 000 ℳ festgesetzt wird und sich jährlich um 25 000 ℳ vermindert, nach 10 Jahren also aufhört. Das ausgeschiedene Rechnungswesen für die garantirten Linien kommt von 1894 ab in Wegfall. Die Eisenbahnbrücke bei Worms wird nach einem von der Regierung aufgestellten Plan und Voranschlag durch die Gesellschaft erbaut. Letztere beschafft die dafür erforderlichen, zu höchstens 3,5 % verzinslichen Geldmittel im Höchstbetrage von 5 700 000 ℳ. Von Eröffnung der Brücke an verzinst der Staat die effektiven Baukosten, jedoch mit Abzug von 85 000 ℳ für die durch den Brückenbau der Bahn erwachsenden Ersparnisse und Vortheile, ferner mit Abzug von 45 000 ℳ für die durch die Brücke noch weiter allmählich eintretenden, nicht durch die allgemeine Verkehrsentwickelung bedingten Vortheile. Die letzteren 45 000 ℳ kommen in den ersten 10 Jahren nur mit je $^1/_{10}$, $^2/_{10}$ usw. zu Gunsten des Staates in Rechnung. Für die Erweiterung des Bahnhofs Worms sind 2 500 000 ℳ vorgesehen, wozu der Staat für die Einführung einer Nebenbahn 300 000 „ beizutragen hat. Vom Rest verzinst der Staat $^2/_5$, die Bahn $^3/_5$. Die Zahlung des Staates vermindert sich alljährlich um $^1/_{10}$ und hört nach 10 Jahren auf. Vom Baukapital des Wormser Bahnhofs entfallen im Falle der Verstaatlichung auf den Staat $^3/_4$. Die Betheiligung vermindert sich in den ersten 5 Jahren nach Ablauf des ersten Betriebsjahres um jährlich 4 %, in den folgenden 10 Jahren um jährlich 8 % und hört nach 15 Jahren auf. Für die Beschaffung von 400 Güterwagen und 80 Personenwagen III. Klasse erhält die Bahn eine besondere Vergütung neben dem konzessionsmässigen Kaufpreise, wenn die Verstaatlichung vor dem 1. April 1899 eintreten sollte.

Kirchheimer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Rechenschaftsbericht haben sich die Verkehrsverhältnisse des Jahres 1893 von dem Rückschlag des Vorjahres kräftig erholt und sich günstig weiter entfaltet. Sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr warfen höhere Erträgnisse ab und der Viehverkehr nahm einen früher nicht gekannten Umfang an.

In dem Berichtsjahre wurden befördert 101 395 Personen, und zwar im Binnenverkehr 27 633 Personen und im direkten Verkehr 73 762 Personen, ferner 310 t Gepäck, 112 t Expressgut, 16 747 Stück Vieh und Schafe und 44 347 t sonstige Güter.

Die Einnahmen betrugen einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre 126 744 ℳ (hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 50 181 ℳ und aus dem Güterverkehr 65 038 ℳ) und die Ausgaben 72 617 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 54 127 ℳ und nach Abzug der satzungsmässigen Rücklagen in die verschiedenen Fonds ein Reingewinn von 44 789 ℳ, von welchem eine Dividende von 5 % an das 393 200 Mark betragende Aktienkapital mit 19 660 ℳ zur Vertheilung gelangte. Von den verbleibenden 25 129 ℳ wurden 20 810 ℳ zur Vermehrung der Betriebsmittel, 1 300 ℳ zu Remunerationen und 3 019 ℳ zur Ausstattung der Unterstützungsfonds verwendet.

Main-Neckarbahn.

Im Jahre 1893 wurden befördert 4 021 601 Personen, 6 680 t Gepäck, 1 370 414 t frachtpflichtige Güter (ausschliesslich Postgüter) und 19 982 t frachtfreie Dienst- und Bau- (Regie-) Güter. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert 1 040 574 Personen; hiervon kommen auf die I. Wagenklasse 3,0 %, auf die II. Wagenklasse 23,2 %, auf die III. Wagenklasse 67,8 % und auf Militärs 6,0 %. Der kilometrische Güterverkehr betrug 919 263 t; hiervon entfallen auf die Eilgüter 0,8 %, auf die Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter) a) die Stückgüter usw. 12,2 %, b) die Wagenladungsgüter 85,0 % und die lebenden Thiere 2,0 %.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 3 185 958 ℳ, aus dem Güterverkehr 3 835 988 ℳ und aus sonstigen Quellen 283 152 ℳ, überhaupt 7 305 098 ℳ. Von der Einnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 43,6 %, aus dem Güterverkehr 52,5 % und aus sonstigen Quellen 3,9 %. Verausgabt wurden zusammen 4 394 489 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 2 910 609 ℳ, welcher in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 8,85 beträgt.

Von dem einschliesslich des Vortrags aus dem Vorjahre 2 911 206 ℳ betragenden Ueberschuss wurden 81 754 ℳ zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen und 228 259 ℳ zur Verbesserung und Vermehrung der Betriebsmittel verwendet; 2 585 913 ℳ wurden an die Staatskassen abgeführt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Ostpreussische Südbahn.

Die Direktion der Ostpreussischen Südbahn hat die ihr ertheilte Ermächtigung zur Konvertirung von 4,5 % Prioritätsobligationen in solche von 4 % in einer Bekanntmachung vom 27. Oktober d. J. an die Bedingungen eines halbjährlichen Zinsverlustes geknüpft. Diese Bedingung wird, nach dem „R.-A.", von den Ministern der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten für unzulässig erachtet. Die Direktion ist dementsprechend verständigt.

Bezirks-Eisenbahnrath Altona.

In der am 17. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths fand der Antrag des Osnabrücker Kupfer- und Drahtwerkes wegen Aufhebung der Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenartikeln der Spezialtarife I und II von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Deutschen Nord- und Ostseehäfen bezüglich der für den Inlandsverbrauch bestimmten Sendungen, sowie der gleichen Ausnahmetarife nach den Binnenstationen der Küstengebiete in Schleswig-Holstein, Mecklenburg usw. dadurch seine Erledigung, dass sich die Versammlung gegen den Antrag erklärte.

Mecklenburg-Strelitz: Eisenbahnobligationen.

Seitens der Grossherzoglich Mecklenburg-Strelitzer Regierung ist dem Landtage der Entwurf einer Verordnung, betreffend die Ausführung des § 17 Nr. 3 des Einführungsgesetzes zur Konkursordnung in Ansehung der auf den Inhaber lautenden Schuldverschreibungen inländischer Eisenbahnaktien-Gesellschaften, zugegangen, nach welchem den Inhabern von Schuldverschreibungen, welche kraft landesherrlichen Privilegs von einer inländischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft über eine Anleihe ausgestellt sind und auf den Inhaber lauten, durch Eintragung der Anleihe in ein öffentliches Schuldenbuch im Konkurse der Gesellschaft ein Vorrecht vor allen nicht bevorrechtigten Konkursgläubigern, deren Forderungen nach der Eintragung der Anleihe entstanden sind, gewährt werden kann. Das öffentliche Schuldenbuch soll bei den Amtsgerichten geführt werden.

Bahnsteigsperre auf den Preussischen Staatsbahnen.

Die Bahnsteigsperre ist seit dem 15. d. Mts. auch auf den Linien Jüterbog-Röderau, Zossen-Elsterwerda, Dessau-Köthen, Weissenfels-Zeitz, Leipzig-Leutzsch-Zeitz-Probstzella, Neudietendorf-Ritschenhausen und Plaue-Ilmenau eingeführt. Ferner werden am 1. Dezember d. J. auch die Linien Kohlfurt-Rosslau-Magdeburg und Halle-Kottbus-Sagan, sowie die Linien Magdeburg-Oschersleben-Börssum-Holzminden, Eilsleben-Schöningen-Jerxheim, Helmstedt-Schöningen, Jerxheim-Wolfenbüttel, Braunschweig-Börssum-Harzburg, Oschersleben-Thale, Schönebeck-Stassfurt-Güsten, Köthen-Bernburg-Güsten-Aschersleben und Halle a. d. S.-Halberstadt-Goslar-Seesen die Bahnsteigsperre erhalten.

Die allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin

hat als Besitzerin der Strassenbahn in Spandau mit dem Magistrat wegen Einführung des elektrischen Betriebes einen Vertrag geschlossen, nach welchem die Kraftzuführung oberirdisch zu erfolgen hat. Die Arbeiten zur Einrichtung der elektrischen Bahn müssen so betrieben werden, dass auf allen Linien der elektrische Betrieb am 1. Juli 1895 eröffnet werden kann. Die Ausführung hat die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft übernommen.

Kleinbahnen: Projekte.

In der Sitzung des Ausschusses des Kreises Aurich vom 16. d. Mts. wurde beschlossen, dem Kreistage den Vorschlag zu machen, beim Landesdirektorium den Antrag zu stellen, die Vorarbeiten für folgende Kleinbahnprojekte im Kreise Aurich auszuführen: 1. Von Wittmund über Spekendorf, Middels und Plaggenburg nach Aurich; 2. von der Linie 1 eine Zweiglinie über Langefeld nach Esens zum Anschluss an die dorthin vom Kreise Wittmund projektirte Linie; 3. von Aurich über Auricholdendorf und Bagband nach Leer; 4. von Auricholdendorf nach Friedeburg zum Anschluss an die vom Kreise Wittmund projektirte Linie Friedeburg-Auricholdendorf. Die Bahnen sollen auf eine Spurweite von 75 cm veranschlagt werden.

Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin.

Das Grundkapital der Gesellschaft, welche bereits handelsgerichtlich eingetragen ist, beträgt 15 000 000 *M.*, eingetheilt in Aktien à 1 000 *M.* Die Gesellschaft beabsichtigt den Bau, den Erwerb und Betrieb, sowie die Finanzirung elektrischer Bahnen und elektrischer Beleuchtungsanlagen, ferner die Uebernahme, Verwaltung, Verwerthung und Uebertragung von Anlagen, Konzessionen, Werthen und Unternehmungen, welche mit elektrischer Kraftübertragung zusammenhängen, endlich die gewerbsmässige Verwerthung und Verwendung des elektrischen Stromes, hauptsächlich zu gewerblichen Zwecken. Die Direktion besteht aus den Herren Stadtbaurath a. D. Th. Köhn und Kurt Erich.

Strassenbahnen.

Casseler Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Betriebseinnahmen im Jahre 1893/94 zusammen 192 507 *M.* gegen 181 923 *M.* im Vorjahre.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 2,35 % gegen 1,35 % im Vorjahre in Vorschlag zu bringen.

Leipziger Strassenbahn. Im Betriebsjahre 1893/94 wurden 19 724 538 Personen (gegen 18 740 295 Personen im Vorjahre) befördert. Vereinnahmt wurden 105 449 (100 516) *ℳ*, verausgabt 77 048 (77 614) *ℳ*, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 28 401 (22 902) *ℳ*. Nach Abzug der Zinsen für die Schuldscheine, ferner der Abschlagsdividende von 4 200 *ℳ* im Monat März d. J. und aller übrigen Ausgaben verbleiben 7 484 *ℳ*, welche wie folgt verwendet werden: Ausstattung des Reservefonds 2 000 *ℳ*, 3 % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien und 3,5 % Dividende auf die Stammaktien für die letzten 6 Monate, wodurch sich einschliesslich der im Monat März d. J. bezahlten Abschlagsdividende sowohl für die Prioritäts-Stammaktien als auch die Stammaktien eine Dividende von 6 % ergibt.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Am 1. d. Mts. gelangte die Theilstrecke Etzweilen-Feuerthalen der Linie Etzweilen-Schaffhausen zur Eröffnung. Die Stationen Schlattingen, Diessenhofen, Schlatt und Feuerthalen sind für den Gesammtverkehr, die Station Langwiesen nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet. Die Eröffnung der Schlussstrecke Feuerthalen-Schaffhausen wird voraussichtlich erst im Frühjahr 1895 erfolgen.

Simplondurchstich.

Das zur Ausführung vorgeschlagene Simplonprojekt von 1893 verlässt auf Schweizer Gebiet die jetzige Station Brig und erreicht dem linken Rhoneufer entlang bei Kilometer 2,480 von Brig das Nordportal des grossen Tunnels.

Der grosse Tunnel durchfährt in der Richtung NW—SO das Monte Leonemassiv (Maximalhöhe der Wasserscheide von 2 840 m über dem Meere), um nach einer Länge von 19 731 m das Südportal am linken Diveriaufer bei Kilometer 22.211 zu erreichen. Die Wasserscheide, zugleich Landesgrenze zwischen der Schweiz und Italien, wird bei Kilometer 9.100 vom Nordportal zwischen Wasenhorn (3 255 m) und Fuggenbaumhorn (2 991 m) beinahe winkelrecht geschnitten. Der Tunnel unterfährt auf der Nordseite das Saltinebecken, auf der Südseite das Becken Cairasca (lago d'Avino) und der Diveria. Das Nordportal hat die Höhe von 687,10 m, der Kulminationspunkt 705,20 m und das Südportal 634,02 m über dem Meere; die Portalhöhendifferenz beträgt somit 53,18 m, um was das Südportal tiefer liegt. Die mittlere Höhe des Gebirges über dem Tunnel in der Achse beträgt 1 140 m; es bleibt das Terrain auf 8 450 m Länge tiefer, auf 11 261 m höher als die mittlere Höhe; die maximale Höhe des Gebirges über dem Tunnel befindet sich bei 9 100 m vom Nordportal mit 2 135 m.

Die vorgeschlagene Tunneltrasse ist die schon im Jahre 1882 für einen Basistunnel gewählte. Die Tunnelrichtung weicht vom Meridian NS. rund 50° 16' ab und verbindet das Rhonethal mit dem Diveriathal. Sowohl der Tunneleingang wie der Ausgang müssen Richtungsänderungen erhalten zum Anschluss an die offene Strecke. Die Lage der Tunnelportale ist, sobald man einen Basistunnel wählt, eine gegebene. Das Nordportal darf nicht mehr ostwärts verschoben werden, wenn dem etwa 200 m oberhalb am linken Rhoneufer, unterhalb Thumen anstehenden Gips, der in der Fusssohle verläuft, ausgewichen werden soll. Eine mehr westliche Lage würde die Tunnellänge vergrössern und den Tunnel dem Monte Leone näher rücken, ohne Kostenersparnisse auf der offenen Linie zu erzielen, da die Korrektion der Rhone und Massa, längs welcher die offene Linie zu liegen kommt, dieselbe Länge behalten würde. Die Höhenlage des Nordportals ist durch das Rhonehochwasser gegeben. Auf der Südseite bedingen die klimatischen Verhältnisse die Ausmündung unterhalb Iselle; der Chiosabach und die Strassengalerie von Iselle bilden die klimatische Stufe. Während es alle Winter vorkommt, dass die Schlitten bis Iselle fahren, ist dies höchst selten über Iselle hinaus, also östlich von der erwähnten Stufe, der Fall; der Schnee bleibt vor der Strassengalerie Iselle abwärts bei viel geringerer Höhe viel weniger lang liegen als westlich vom genannten Punkte. In dem engen Diverialthal findet man für die Unterbringung der Installationen keinen günstigeren Platz als östlich von der Strassengalerie zwischen der Simplonstrasse und der Diveria. Die Höhenlage ist die Strassenhöhe; eine höhere Lage erschwert die Zufuhr zu den Installationen wesentlich, eine tiefere ergibt ein grösseres Tunnelgefälle.

Nachdem die Lage der Portale fixirt ist, ergeben sich die Steigungsverhältnisse des Tunnels von selbst; da das Nordportal etwa 53 m höher als das Südportal liegt, so musste man vom Nordportal mit dem Minimalgefälle für den Wasserablauf (2 ‰) bis zur Tunnelmitte steigen, um kein grösseres Gegengefälle als 7 ‰ nach dem Südportale zu erhalten.

Bei den früheren Basistunnelprojekten wurden verschiedene Trassen vorgeschlagen, um die zu erwartende hohe Gesteinstemperatur während der Bauzeit herabzumindern. Zu dem Zwecke wurde die Richtung gebrochen, um möglich den Terrainmulden folgen oder Schächte anlegen zu können. Alle diese Trassen haben jedoch bei derselben Portalstellung den Nachtheil, die Tunnellänge zu vergrössern, ohne eine erhebliche Herabminderung der Gesteinstemperatur zu erzielen. Bei dem vorliegenden Projekt sind nun Mittel zur Bekämpfung hoher Gesteinstemperaturen vorgesehen, sodass eine andere Tunnelrichtung, als die vorgeschlagene, gerade nicht erforderlich erscheint.

Die Richtungsverhältnisse der Trassen sind folgende:

Kilometer $2{,}480^{40}$—$2{,}765^{80}$ Kurve links (340 m Radius) . . . . . 285,40 m
„ 2,765—21,965 Gerade . 19 199.20 m
„ 21,965—$22{,}138^{40}$ Kurve rechts (300 m Radius) . . . . . 173,40 „
„ $22{,}138^{40}$ – $22{,}211^{40}$ Gerade 73,00 „

In Kurven von 300—340 m Radius 458,80 m 2,32 %
In Geraden . . . . 19 272,20 m 97.68 „

im ganzen 19 731,00 m

Die Steigungsverhältnisse sind:

Kilometer $2{,}480^{40}$—$11{,}541^{40}$ Steigung 2 ‰ . . . . 9 061 m 97,47 %
„ $11{,}541^{40}$—$12{,}041^{40}$ Horizontal . . . . 500 m
„ $12{,}041^{40}$—$22{,}211^{40}$ Gefälle 7 ‰ . . . . 10 170 „ 2,53 „

In Rampen 2—7 ‰ 19 231 m
In der Horizontalen 500 m

im ganzen 19 731 m

Zur Vergleichung folgen die hierher gehörigen Daten über die anderen ausgeführten Alpentunnel:

		Mont Cenis	Gotthard	Arlberg	Simplon
Tunnellänge	m	12 849	14 984	10 240	19 731
Höhe des Nord- oder Ostportals	„	1 147,80	1 109,00	1 302,40	687,10
Höhe des Süd- oder Westportals . . .	„	1 269,10	1 145,00	1 218,30	634.02
Höhe des Kulminationspunktes . . .	„	1 294.70	1 154,60	1 310,60	705,20
Grösste Rampe im Tunnel	‰	22.00	5.82	15,00	7,00
Höchster Terrainpunkt in der Achse . . .	„	2 949	2 861	2 030	2 840
Maximalhöhe des überlagernden Gebirges	„	1 654	1 706	720	2 135
Höchste Gesteinstemperatur	° C.	29,50	30,80	18,50	40.00

Für den Simplon sind 2 eingeleisige Tunnels, in einem Abstand von 17 m von einander. vorgesehen.

Das eingeleisige verkleidete Tunnelprofil hat einen lichten Querschnitt von 23,20 m². Es beträgt die lichte Breite in Schwellenhöhe 4,50 m und bei 2 m über Schwellenhöhe 5 m. Die lichte Höhe bis zum Gewölbscheitel beträgt 5,50 m über Schwellenhöhe.

Es sind 5 Profile vorgesehen:

Profil 1, im Gestein ohne Druck und regelmässige Schichtung, ohne Verkleidung.

Profil 2, im Gestein, das eine blosse Verkleidung erfordert und wo der Schichtenbau unregelmässig ist, Widerlager und Gewölbe von 0,35 m Stärke aus Bruchsteinen.

Profil 3, im Gebirge mit mittlerem Druck, Widerlager aus Bruchsteinen, Gewölbe aus Quadern von 0,50 m Stärke.

Profil 4, im Gebirge mit grossem Vertikaldruck, Widerlager aus Schichtenmauerwerk, Gewölbe aus Quadern, 0,60 m stark.

Profil 5, im Gebirge mit grossem Seitendruck, Gebirge in Zersetzung, Widerlager aus Schichtenmauerwerk, Sohlengewölbe von 0,40 m Stärke und Deckengewölbe aus 0,60 m starken Quadern.

In regelmässigen Abständen sind Nischen und Kammern zur Aufnahme der Glockensignale und Lampen, dann auch zum Unterbringen des Geschirrs für den Bahnunterhalt und zur Sicherheit des Personals anzubringen.

Für eine Kreuzung der Züge in der Tunnelmitte ist eine Ausweiche von 400 m Länge zwischen den Polizeipfählen vorgesehen.

Die Reihenfolge des Gebirgsalters geht am Simplon ununterbrochen von Süden nach Norden durch.

Der Tunnel durchfährt auf die Länge von 19 730 m dem Alter nach folgende Formationen von Süden nach Norden:

1. Kalkglimmerschiefer und Antigoriogneiss, Kilometer $\frac{19\,730}{13\,400}$ . . . . 6 330 m
2. Kalk von Teggiolo, Kalkglimmerschiefer und Gneiss, Kalk von Vallé, geschichteter Gneiss und Gneissglimmerschiefer von Vallé, Gneiss und Glimmerschiefer von Monte Leone, kristallinische Schiefer und Gneisse, Kalk der Ganter, kristallinische Schiefer und Gneisse, Kilometer $\frac{13\,400}{3\,700}$. 9 700 „
3. Glanzschiefer mit Gipsbänken der Rhone, Kilometer $\frac{3\,700}{0}$ . . . . 3 700 „

zusammen 19 730 m.

Das älteste zu durchfahrende Gestein ist der Kalkglimmerschiefer, welchem der Antigoriogneiss überlagert ist.

Für mechanische Bohrung eignet sich das zu durchfahrende Gestein gut; auf der Nordseite wird im Glanzschiefer die Bohrung sich mit grossen Fortschritten vollziehen, da das Gestein von geringerer Härte ist und das Streichen und Fallen der Schichten unter den günstigsten Verhältnissen stattfindet. Zwar werden die Einbauarbeiten den Fortschritt ein wenig hemmen. Im Centralmassiv und Antigoriogneiss, wo die Härte des Gebirges eine grössere, dagegen der Felsen auf grosse Längen kompakt ist, wodurch wenig Einbau erforderlich wird, kann die mechanische Bohrung ungehindert den geforderten Fortschritt erreichen. Es lässt sich jederzeit bei den Brandtschen Bohrmaschinen der Druck der Gesteinsbeschaffenheit anpassen. Für den Tunnelfortschritt sind die Gips- und Dolomitschichten die gefährlichsten, dieselben kommen jedoch nur in kurzer Länge vor und da ausserdem mit einem Sohlenstollen vorgegangen wird, der einen raschen Ausbruch und Ausbau des eingeleisigen Profils ermöglicht, so sind Vorkommnisse wie am Gotthard in der Druckstrecke unter der Andermattebene nicht zu befürchten.

Die Gesteinstemperaturen werden von Kilometer 6,600 bis 17,100 die maximale Gesteinstemperatur vom Gotthard, 30,8 ° C., übersteigen und ein Maximum von 40 ° C. erreichen, wenn man für 1 ° C. Wärmezunahme 44 m Tiefenzunahme wie am Gotthard im Centralmassiv annimmt. Am Simplon sollen die Gesteinstemperaturen durch eine sehr ergiebige Ventilation und Abkühlung mittelst kaltem Wasser, dass unter hohem Druck zerstäubt wird, herabgedrückt werden. Für den Simplontunnel ist pro Seite eine Luftmenge zur Ventilation bis zu 50 m³ pro Sekunde vorgesehen, während am Gotthard 1878 nur 2 m³ pro Sekunde eingeführt wurden.

Für die Installation eines grossen Alpentunnels bildet die Beschaffung der Wasserkräfte eine der wichtigsten Fragen, deren Untersuchung hier zu den untenstehenden Resultaten geführt hat. Für die Nordseite kommen folgende Gewässer in Betracht: die Rhone, die Massa, der Kelchbach und die Saltine. Die bisherigen Messungen haben folgende absolute Minimalwassermengen ergeben:

	Niederschlagsgebiet	Minimale Abflussmenge pro Sekunde	Minimale Abflussmenge pro km² und Sekunde
Rhone oberhalb Massaeinmündung. . . .	570,70 km²	5,517 m³	0,00966 m³
Saltine bei Brig . . .	81,20 „	0,270 „	0,00332 „
Kelchbach bei Naters .	33,60 „	0,156 „	0,00464 „
Massa bei der Massabrücke	207,20 „	0,277 „	0,00137 „

Die Minimalwassermenge der Massa, des Kelchbachs und der Saltine betragen 156 bis 277 Sekundenliter, ein Wasserquantum, das, um 1 000 HP effektiv zu erhalten, Druckhöhen erforderte von 850 bis 500 m. Da das Maschinenhaus auf die Höhe von 690 m über dem Meere zu stehen kommt, so müsste man die Fassungen mindestens 1 190 bis 1 540 m über dem Meere erstellen. Auf dieser Höhe sind aber die Minimalwassermengen, mit Ausnahme der Massa, nicht mehr die Hälfte der in der Tabelle enthaltenen, sodass schon die minimale Wassermenge gegen die Benutzung dieser Bäche als Tunnelbetriebskraft spricht. Wollte man sich auf eine geringere Betriebskraft beschränken und beispielsweise verschiedene Bäche benutzen, so müsste man von vornherein von der Saltine und vom Kelchbach Abstand nehmen, denn diese beiden Bäche betreiben Mühlen, Sägen und eine Werkstatt und haben im Winter kaum hierzu Wasser genug. Es käme dann nur noch die Massa in Betracht. Die Massa könnte im

Maximum 1 000 HP liefern, es wäre aber der Zulaufkanal im Winter in der Höhe von 1 200 m allen Naturereignissen ausgesetzt, wodurch die Betriebssicherheit in Frage kommen könnte. Wollte man reine Druckleitungen anwenden, so steigern sich die Kosten enorm. Will man daher bezüglich des Wasserquantums und der Dauerhaftigkeit der Leitungen sicher gehen und sollte im Verlaufe des Baues eine Steigerung der Betriebskraft sich als nöthig erweisen, so bietet hierzu allein die Rhone die erforderliche Garantie. Die Terrain- und klimatischen Verhältnisse sind hierzu auf dem rechten Rhoneufer günstiger, dazu befindet man sich in der Nähe der Furkastrasse, was den Bau und die Aufsicht während des Betriebs sehr erleichtert.

Das Gefälle der Rhone beträgt von der Massa bis zur ersten Rhonebrücke der Furkastrasse beim Vogelthurm auf eine Länge von 7 100 m im Mittel rund 1,60 %, wobei das grösste Gefälle dieser Strecke auf 1 km bei Möul 2,70 % ausmacht. Es ist daher geboten, gerade dieses Hauptgefälle auszunutzen und, wenn möglich, mit der Fassungshöhe nicht über 768 m zu gehen, um die Leitung ohne zu grosse Schwierigkeiten hinter Möul vorbei legen zu können. Diese Fassungshöhe ist in der Nähe von der Gifrischbrücke und ergibt eine Länge des Zulaufskanals bis zum Massaboden am linken Massaufer von 4 300 m. Erhält der Zulaufkanal ein Gefälle von 3 ‰, so gelangt man auf die Höhe des Druckreservoirs von 755 m. Das Maschinenhaus kommt auf die Höhe 692 m über Meer, was eine absolute Druckhöhe von $63 - 2 = 61$ m ergibt, wenn man einen Wasserstand von 2 m im Druckreservoir annimmt. Die Druckleitung soll 1 500 Sekundenliter Wasser liefern, was bei 2 m Geschwindigkeit einen Durchmesser von 1 m der Druckleitung erfordert. Der Druckverlust beträgt 6 ‰ der Leitungslänge, mithin bei 800 m rund 5 m. Der aus gehobelten Brettern bestehende Zulaufkanal hat 1 500 Sekundenliter Wasser zu führen, was einen benetzten Wasserquerschnitt von 0,62 m² verlangt, oder der Kanal wird 1 m breit und 1 m hoch im Lichten erstellt. Der Zulaufkanal kann im Maximum 2 100 Sekundenliter Wasser befördern. Bei dieser Anlage gewinnt man für die erste Bauperiode eine Wasserkraft von $1500 \times 56 \times 0{,}01 = 840$ HP normal und im Maximum $2\,100 \times 56 \times 0{,}01 = 1\,180$ HP.

Soll die Kraft nun auf 1 500 HP gesteigert werden, so hat man nur einen zweiten Zulaufkanal von gleichem Querschnitt neben dem ersten zu legen und gleichfalls die Druckleitung zu verdoppeln. Der Unterbau wird bei der ersten Anlage schon so breit angelegt, dass ein zweiter Kanal ohne weiteres neben den ersten gelegt werden kann. Es wird dadurch eine Wasserkraft von 1 680 HP normal und im Maximum 2 360 HP gewonnen, wenn die Zulaufkanäle voll laufen. In der Druckleitung geht dann die Geschwindigkeit von 2 m auf 2,60 m.

Die Anlage eines zweiten Zulaufkanals hat den Vortheil, die Wasserkraft jederzeit dem Baubetrieb anpassen zu können und ausserdem die Baukosten möglichst ökonomisch mit dem Fortschritt der Arbeiten zu vertheilen.

Der Rhone würde dann normal 3 m³ Wasser, im Maximum 4,20 m³ entnommen; höher sollte man nicht gehen, um der Rhone nicht alles Wasser im Winter zu entziehen. Es sind die Minimalwasserstände ziemlichen Schwankungen unterworfen; das bis jetzt gefundene Minimum wird wohl kaum das absolute Minimum sein. Um sicher zu gehen, gebietet die Klugheit, noch unter den gemessenen Minimalwassermengen zu bleiben.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Russland.

Betrieb der Rjäsan-Uralsker Bahn.

In Nr. 79 S. 743 d. Ztg. theilten wir schon mit, dass ein Theil der jenseits der Wolga belegenen Bahn von Rjäsan nach Uralsk dem Verkehr übergeben worden sei. Nachträglich wird noch bekannt gegeben, dass auf dieser Theilstrecke zunächst die sämmtlichen Transportgegenstände nach den Einheitssätzen von $^1/_{10}$, $^1/_{12}$ und $^1/_{15}$ Kop. für 1 Pud und Werst zur Erhebung gelangen, ausgenommen jedoch sind: Getreide, Naphta, Zucker, Salz, Soda, Leinsaat, Vieh, Fische, Eisen, Gusseisen und Stahl, für die besondere Tarife festgesetzt sind.

Was den Personenverkehr anlangt, so wird derselbe während der Navigationsperiode durch Dampfschiffe, im Winter über das Eis durch Fuhrwerke vermittelt, wofür von einem Reisenden I. Klasse 50 Kop., II. Klasse 30 Kop. und III. Klasse 20 Kop. erhoben wird. Für Gepäck und Eilgut gelangen 2,5 Kop. für 1 Pud zur Erhebung.

Es ist diese Unterbrechung der Reise an der Wolga zweifellos sehr unbequem, würde aber selbst, falls hier eine Brücke hergestellt werden sollte, was bei dem kolossalen Ueberschwemmungsgebiete gerade an dieser Stelle enorme Kosten verursachen würde, nie ganz vermieden werden können, denn die Transwolgabahn von Pokrowsk - Uralsk ist schmalspurig erbaut, während der diesseits der Wolga belegene Theil die normale Spurweite hat. Es müssen also die Güter unter allen Umständen umgeladen werden, ebenso kann ein Umsteigen im Personenverkehr nicht vermieden werden.

Uebrigens sind derartige Unbequemlichkeiten im Verkehr unter einem wesentlich anderen Gesichtswinkel in Asien und in Europa zu betrachten, denn bei einer Reise von ein paar tausend Wersten ist ein Wagenwechsel auf der Mitte der Reise schliesslich kaum eine nennenswerthe Unbequemlichkeit.

Schlimmer ist es allerdings bei den Gütern wegen der Gefahr des Diebstahls usw.

Uniformirung der Eisenbahnbeamten.

Binnen kurzem soll für die Eisenbahnbeamten, die mit dem Publikum in unmittelbare Beziehungen treten, eine Uniform eingeführt werden, welche aus einer Paradeuniform, einem Interimsrock und einem Paletot aus schwarzem Tuche bestehen wird. Das Tragen der Uniform wird nicht nur für die Stationschefs, Revidenten, Kontroleure usw., sondern auch für die kommerziellen Beamten, die Kassirer, Taxatoren, Packhausinspektoren usw. obligatorisch sein.

Zur Neuorganisation der Baltischen Eisenbahnen.

Wieder wird von einer wichtigen Zusammenziehung bisher bestandener Verwaltungen berichtet, und zwar handelt es sich dieses Mal um die Bahnen in den Baltischen Provinzen und der Petersburg-Warschauer Bahnen. Es soll nämlich die Linie Walk-Riga von der Verwaltung der Riga-Pleskauer Bahnen ab- und der Verwaltung der Riga - Oreler Bahn zugetheilt werden; dagegen wird die Linie der Warschauer Bahn von Petersburg bis zur Station Landwarowo hinter Wilna und die Zweiglinie zur Preussischen Grenze bis Wirballen der Baltischen Bahn (Petersburg-Reval) untergeordnet. Die Linie von Landwarowo bis Warschau wird der Warschau - Terespoler Linie einverleibt. Infolge dieser Anordnung wird eine bedeutende Oekonomie durch die Aufhebung der Bahndirektion der Warschauer Bahn und der Hauptdienstchefs des Betriebes, der Traktion und der Remonte nebst allen hierzu gehörigen Kanzleien zu erzielen gehofft. Dass ausserdem durch diese Veränderung eine grosse Anzahl von Beamten stellenlos wird, liegt aber leider in der Natur der Sache.

Zur Vergrösserung der Leistungsfähigkeit der Transkaukasischen Bahn.

Dass die Transkaukasische Bahn (Baku - Tiflis-Poti-Batum) schon seit längerer Zeit am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist und dass selbst das grosse Bauwerk des Ssuramtunnels nur vorübergehend die erwünschte Erleichterung herbeigeführt hat, ist ja eine bekannte Thatsache. Neuerdings ist man nun an eine kräftigere, wirkungsvollere Lösung der wichtigen Frage wegen Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser so ungemein wichtigen Verkehrsstrasse herangetreten, indem man entschlossen zu sein scheint, ein zweites Geleis auf der ganzen Bahn zu legen. Dadurch würde die Bahn natürlich um bedeutend mehr als 100 % leistungsfähiger werden, was im Interesse des reichen Produktionsgebietes dringend nothwendig ist. Neben dem zweiten Geleise wird eine entsprechende Vergrösserung des Wagenparkes und namentlich der Cisternenwagen für den Petroleumtransport geplant. Ausserdem sollen die Lagerräume für Petroleum, Naphtarückstände usw. in Baku und Batum namhaft vergrössert werden.

Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten trägt sich mit dem Projekte, die Tragfähigkeit der Lastwagen auf 800—900 Pud (13 104—14 742 kg) zu steigern, und zwar soll diese Aenderung im Laufe von 5 Jahren durchgeführt werden. Vor etwa 6 Jahren wurde dazu geschritten, die Tragfähigkeit der Lastwagen, die allgemein und einheitlich für ganz Russland 610 Pud (= 10 000 kg) betrug auf 700—750 Pud (11 466—12 285 kg) zu erhöhen, was damals technisch verhältnissmässig leicht durchgeführt werden konnte durch Verstärkung der Tragfedern. Ob dies jetzt wieder so leicht geht, ist eine andere Frage. Aber abgesehen hiervon, so hat sich schon bei der ersten Erhöhung der Tragfähigkeit der Lastwagen gezeigt, dass dieselbe für sehr viele Transportgegenstände gar nicht ausgenutzt werden kann und daher ihren Zweck nicht erfüllte, was besondere Beachtung verdient, weil der bedeutendste Transportartikel, nämlich Getreide, mit hierunter fiel. Von den leichteren Getreidegattungen, Hafer und Gerste, konnten in Säcken überhaupt nicht 700 Pud verladen werden, selbst Roggen nur mit grosser Schwierigkeit.

Es scheint hiernach der Nutzen, für Russland wenigstens, so lange nicht auch die Ladefähigkeit d. h. der Kubikinhalt des Wagens, vergrössert wird, von zweifelhaftem Werthe. An eine Aenderung des Wagenkastens kann aber natürlich nicht gedacht werden, weil davon die Militärtransport-Einrichtungen betroffen werden würden.

Verlängerung des niedrigen Navigationstarifs.

In dem Rayon der Jekaterinenbahn und der Losowo-Sewastopoler Bahn haben sich bedeutende Getreidemassen aufgehäuft, deren Beförderung nach Odessa, Nikolajew, Sewastopol und Feodosia bis zum 15. November (Ablauf des niedrigen Navigationstarifs) unmöglich erscheint. Infolge dessen ist die Wirksamkeit des niedrigen Navigationstarifs noch bis zum 1. Januar 1895 verlängert worden.

Fleischexport.

Das Finanzministerium hat seine Aufmerksamkeit auf eine Anomalie im Russischen Eisenbahn-Tarifwesen gerichtet, die dahin geführt hat, dass nicht nur die Residenz und überhaupt das ganze Nordgebiet mit ihrem Fleischkonsum ausschliesslich auf den Süden des Reichs angewiesen sind, sondern dass auch der Russische Fleischexport nicht zur Entfaltung kommen kann und die Landwirthschaft weiter Gebiete des Reichs immer mehr zurückgeht. Wie gesagt, kommt in Petersburg und überhaupt im Norden des Reichs nur Fleisch aus dem Süden in den Handel, das unter dem Namen „Tscherkasker Fleisch" geht. Dasselbe ist der Fall in Bezug auf den Fleischexport, der sich freilich nur in ganz bescheidenen Grenzen bewegt. Das ganze innere Russland steht in dieser Sache völlig abseits. Der Grund dafür ist ein überaus einfacher: der Tscherkasker Ochse wiegt mindestens 40 Pud, der Ochse in den inneren Gouvernements kaum 20 Pud. Da nun der Eisenbahntarif nicht nach dem Gewicht geht, sondern pro Stück Vieh gerechnet wird, so kommt heraus, dass das Tscherkasker Vieh um das Doppelte billiger befördert wird als das Vieh aus den inneren Gouvernements. Da nun ausserdem noch die westliche Landgrenze fast immer dem Russischen Vieh verschlossen ist, so haben die Landwirthe der inneren Gouvernements und auch des Weichselgebiets absolut keine Möglichkeit, ihren Viehreichthum zu verwerthen Die Preise fallen deshalb hier ungeheuer, und die Viehzucht geht, als keinen Gewinn verheissend, von Jahr zu Jahr mehr zurück. Durch diese Sachlage wird auch die eigentliche Landwirthschaft in starke Mitleidenschaft gezogen, dem Landwirth fehlt der nöthige Dünger, und so werden die landwirthschaftlichen Verhältnisse von Jahr zu Jahr trüber. Abhilfe schaffen kann hier nur eine gründliche Tarifreform. Wenn diese erst durchgeführt ist und dank derselben auch die inneren Gouvernements imstande sein werden, den Fleischmärkten ihr Angebot zu machen, werden sich alle übrigen Missstände, die jetzt den Export Russischen Fleisches hemmen, verhältnissmässig leicht beseitigen lassen.

Ministerialverfügung, betreffend Konkurrenzausschreiben.

Der Minister der Verkehrsanstalten hat eine Verfügung erlassen, wonach bei Konkurrenzausschreibungen in Zukunft auch Bauern aufgefordert werden sollen, sich an den Konkurrenzen zu betheiligen, sofern es sich um die Lieferung von Baumaterialien handelt. Die Anordnung bezweckt, den Bauern den Verdienst aus der Arbeit ganz zuzuwenden, während sie bisher die Arbeit auch leisteten, aber von Unternehmern um den vollen Lohn gebracht wurden.

Konkurs der Borowitscher Eisenbahn.

Bekanntlich ist die Borowitscher Eisenbahn, die als Zufuhrlinie für die Nikolaibahn eine gewisse Bedeutung hat, in Konkurs gerathen. Die Regierung fordert, dass die Bahn für ihre Schuld an die Reichsbank in die Kronsverwaltung ohne alle Entschädigung der Aktionäre übergehe. Die Aktionäre weisen dem gegenüber darauf hin, dass die Bahn seit den letzten 4 Jahren bereits einen kleinen Ueberschuss ergebe, der jährlich steige, dass die Privatkreditoren, die das rollende Material usw. für die Bahn geliefert, schon seit 14 Jahren keine Zahlung erhalten hätten, obgleich die Bahn in dieser Zeit doch auch dem Staate gewisse Dienste geleistet habe. Ob diese Gründe dem Finanzministerium gegenüber verfangen werden, bleibt abzuwarten.

Betriebseröffnungen.

Auf den Zufuhrbahnen der Charkow-Nikolajewer Bahn ist der Verkehr eröffnet worden und zwar:

von der Station Lochwitza bis Gadjätsch am 15. Oktober d. J.,
von der Station Boromljä bis Lebedin am 22. Oktober d. J.,
von der Station Achtyrka bis zur Stadt Achtyrka am 22. Oktober d. J.

Ferner ist auf den nachfolgenden Theilstrecken der Prokrowsk-Uralsker Bahn (jenseits der Wolga) der Betrieb eröffnet:

von Mawrinka bis Altata am 10. September d. J.,
von Noworosleika bis Tschalykla am 21. September d. J.

Endlich ist auf der Strandbahn von Petersburg bis Ssestroretzk die Theilstrecke Nowaja Derewnjä bis Lissi Noss am 15. Oktober d. J. dem Verkehr übergeben. Der letzte Theil dieser Bahn (2,5 Werst) soll zu Anfang April 1895 eröffnet werden.

Eisenbahnprojekte und Bauten.

Der Bau der Bahnen Tscherkassy-Tschistopol-Kasan, Bugulma-Bugurusslan und Sewastopol-Jalta ist angeregt worden und finden zum Theil auch schon die vorbereitenden Arbeiten statt.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Von der Verbindungsbahn Salonik-Konstantinopel, die in Karasuli aus der Linie Salonik-Mitrowitza abzweigt, ist die Anfangsstrecke Karasuli-Doïran (70 km) mit den Zwischenstationen Salmanli, Sari Güöl und Kilindir am 1. August d. J. den Behörden übergeben worden. Die Abnahme seitens des technischen Ausschusses und die Eröffnung erfolgte am 29. Oktober d. J.

Rumänien.

Der Gemeinderath von Jassy hat die Schaffung eines elektrischen Strassenbahnnetzes beschlossen. Die Konzessionsbedingungen sind nicht näher festgestellt worden, die Unternehmer können sich vielmehr direkt an den Gemeinderath wenden und ihm ihre Bedingungen unterbreiten.

Bulgarien.

Das Bulgarische Staatsbahnnetz hatte 1893 eine Einnahme von 4 026 105,75 Frcs., eine Ausgabe von 2 879 427,51 Frcs. und daher einen Ueberschuss von 1 146 378,24 Frcs. (rund 9 000 Frcs. für 1 km). Wenn auch der Ueberschuss gegenüber 1892 infolge einer bedeutenden Steigerung des Verkehrs um 264 185,68 Frcs. gestiegen ist, so reicht er doch noch nicht aus, um die Zinsen und Tilgung der öffentlichen Schuld, soweit sie die Eisenbahnen betrifft, zu bestreiten; der Grund liegt in der Zerstückelung des Netzes. Der Bulgarische Minister der öffentlichen Arbeiten sucht daher gegenwärtig nach Mitteln, um zu einer angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals zu gelangen. Das hauptsächlichste Hilfsmittel besteht in der Schaffung eines Ergänzungsnetzes, von dem das erste Stück, die Eisenbahn Sophia-Roman, vor $^3/_4$ Jahr dem Bulgarischen Grossunternehmer Hagienoff und seinem Französischen Gesellschafter Guilloux konzessionirt wurde. Die Hauptunternehmung für den Bau der Eisenbahn Sophia-Roman, welche in Sophia — Dondukoff-Bulevard Nr. 980 — ihren Sitz hat, hat den Bau der Bahn (Erdarbeiten, Tunnel, Kunstbauten, Beschotterung) zur Vergebung ausgeschrieben.

Serbien.

Am 13/25. August 1891 ist in der Stadt Belgrad, deren Bevölkerung fast 80 000 Seelen erreicht, auf 45 Jahre ein Strassenbahnnetz von etwa 18 km Länge, und zwar 3 Pferdebahnlinien (7 km) und 4 elektrische Linien (11 km) konzessionirt worden. Die 3 Pferdebahnlinien im Innern der Stadt wurden nach und nach, vollständig Ende Mai 1893 eröffnet; die Betriebsmittel wurden von der Metallurgischen Gesellschaft geliefert. Vom 15. Oktober 1892 bis 30. Juni 1893 betrugen die Betriebseinnahmen 106 850 Frcs. und die Ausgaben 58 687 Frcs.; vom 1. Juli 1893 bis 30. Juni 1894 betrugen die Einnahmen 252 452 Frcs., die Ausgaben 127 200 Frcs. und der Ueberschuss 125 252 Frcs. Der zweite Theil des Netzes umfasst 4 elektrische Linien mit oberirdischer Stromzuführung, deren Anlagen und Betriebsmittel von dem Hause Thomson-Houston geliefert wurden. Diese Linien, die seit 22. September d. J. vollständig im Betriebe sind, haben Broca-Stahlschienen, deren Gewicht auf den gepflasterten Strecken 42 kg, auf den Strassenrändern 21 kg beträgt.

Am 13. Juni d. J. ist für das Belgrader Strassenbahnnetz eine Belgische Aktiengesellschaft gebildet worden, die mit der Französischen Gesellschaft für die elektrische Beleuchtung von Belgrad einen Vertrag wegen Lieferung der elektrischen Kraft der festen und Fahrbetriebsmittel während der ganzen Konzessionsdauer abgeschlossen hat. Der Preis ist festgesetzt auf 15 Cts. für 1 km, wenn die Anzahl der täglichen Zugkilometer weniger als 1 000 beträgt, und auf 12 Cts., wenn diese Anzahl mehr als 1 000 beträgt; letzterer Satz kommt zur Anwendung, da schon jetzt mehr als 1 000 Zugkilometer täglich zurückgelegt werden. Die Eigenthumsgesellschaft hat also für die 11 km elektrischer Linien nur das Gehalt der Schaffner und Einnehmer sowie die Geleisunterhaltung zu bestreiten. Vom 13. Juni d. J., dem Tage der Gesellschaftsgründung, bis Ende September d. J., also für etwa drei Monate, beliefen sich auf dem elektrischen Netz die Einnahmen auf 139 276 Frcs.,

die Ausgaben auf 62 168 Frcs. und der Ueberschuss auf 77 108 Frcs., obwohl die Reststrecke erst am 22. September d. J. eröffnet wurde. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 1 000 000 Frcs., das Anleihekapital, das in 5 000 Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. eingetheilt ist, 2 500 000 Frcs. Von dem Anleihekapital sind 3 000 Schuldverschreibungen der Bauunternehmung übergeben, während 2 000 Stück so lange in der Gesellschaftskasse verbleiben, bis die letzten dem Betriebe übergebenen Linien einen Reinertrag von 80 000 Frcs. jährlich abwerfen. Zur Verzinsung und Tilgung der ausgegebenen 3 000 Schuldverschreibungen sind jährlich 84 700 Frcs. erforderlich, die in dem Betriebsüberschuss vollkommen ihre Deckung finden.

Griechenland.

Die Piräus-Athen-Peloponnes-Eisenbahngesellschaft hatte im 1. Halbjahre 1894 aus dem Betriebe der Linien Piräus-Peloponnes, Pyrgos-Olympia, Myli-Tripolitza, Kalamata-Diavolitza, der Seebäder vor Cyllene usw. eine Einnahme von 1 769 205 Drachmen; die Betriebsausgaben betrugen 1 205 109 Dr., sodass ein Betriebsüberschuss von 564 096 Dr. verblieb. Es waren indessen zu decken: 71 656 Dr. an Steuer und Versicherung, 441 955 Dr. an Zinsen der 286 000 £ betragenden Anleihe bei R. Raphaël & Sohn, 262 363 Dr. an Zinsen der 240000 £ betragenden Anleihe bei R. Raphaël & Sohn, 156 600 Dr. an rückständigen Zinsen nebst Tilgung der Anleihe von 6000000 Dr., 33 774 Dr. an Zinsen der schwebenden Schuld, endlich 4 544 Dr. an Mittlergebühr der Handelsagenten; im ganzen also 970 892 Dr. Da sich der Betriebsüberschuss nur auf 564 096 Dr. belief, so ergab sich für das erste Halbjahr 1894 ein Fehlbetrag von 406 796 Dr.

Aus Asien.

Türkei.

Die Eisenbahn Smyrna-Aïdin hatte im 1. Halbjahre 1894 eine Einnahme von 115 896 £ (gegen 126 269 £ im 1. Halbjahre 1893), ein Ausgabe von 64 982 (69 409) £ und einen Ueberschuss von 50 914 (56 860) £. Bei Vergleichung der Ergebnisse des ganzen Jahres 1893 94 mit denen des Vorjahres findet man einen bedeutenden Rückgang des Verkehrs, der durch die im Sommer 1893 in Smyrna herrschende Cholera und die Absperrmaassregeln verursacht wurde. Dadurch wurde der Personen- und Güterverkehr schwer beeinträchtigt; denn wenn auch die Sperre zu Ende des Herbstes aufgehoben wurde, so waren doch viele Absatzgebiete für zahlreiche Erzeugnisse verloren. Dieselben Ursachen wirken, wenn auch in geringerem Maasse, auf den Verkehr des laufenden Halbjahrs ein; da aber die Seuche noch nicht in Smyrna erschienen ist, so hofft man auf eine baldige Aufhebung der Sperre. Auf die Einnahmen hat auch der ausserordentlich niedrige Tarif für Getreide und andere Bodenerzeugnisse ungünstig eingewirkt.

Die Kaiserlich Ottomanische Bank hat am 11. August d. J. 2 262 400 £ 4½ Schuldverschreibungen der „Société ottomane du chemin de fer de Smyrne à Cassaba et prolongements" zum Kurse von 83½ in London zur Zeichnung aufgelegt. Diese neue Gesellschaft beabsichtigt behanntlich, das jetzige Smyrna-Cassabaunternehmen anzukaufen (vgl. Nr. 69, S. 653 d. Ztg. und die Hauptlinie auf Grund der Konzession vom 22. Februar 1893 bis Afiun Karahissar zu verlängern. Die Türkische Regierung gewährleistet für die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen unter Verpfändung der Zehnten des Sandschaks Aïdin auf 99 Jahre jährlich 91 600 £.

Nach dem Geschäftsbericht der Compagnie générale de railways à voie étroite, die seit 1892 einer der bedeutendsten Antheilhaber der „Société ottomane du chemin de fer de Moudania à Brousse" ist, schweben Unterhandlungen zwischen letzterer Gesellschaft und der Türkischen Regierung wegen Verlängerung der Linie bis Tchitli unter Zinsengewähr des Staates. Nach anderen Nachrichten handelt es sich einerseits um eine Verlängerung bis Tchitli und Ghemlek und andererseits um die Herstellung eines Anschlusses an die Anatolische Eisenbahn bei Eskischehr. Die Gesellschaft Mudania-Brussa hat mit der obengenannten Schmalspurbahn-Gesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, durch den letztere den Betrieb der Bahn und ihrer etwaigen Fortsetzung auf 15 Jahre übernimmt.

Die Eisenbahngesellschaft Jaffa-Jerusalem hat die Konzession für eine Zweigbahn nach dem Todten Meere sowie zur Herstellung eines Dampferverkehrs auf demselben nachgesucht. Der Türkische Marineminister hat den Bauentwurf für eine Strassenbahn vom Hafen nach dem Bahnhof in Jaffa genehmigt.

Indo-China.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Langson-Eisenbahn, hat zu langen Verhandlungen im Haushaltsausschuss der Französischen Kammer Veranlassung gegeben. Allem Anschein nach werden sich diese Verhandlungen in der öffentlichen Sitzung der Kammern fortsetzen. Vorläufig hat der Haushaltsausschuss auf Vorschlag des Abgeordneten Thomson folgende Entschliessung angenommen: „Die Gesetzentwürfe, betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in Indo-China, müssen zuvor den Kammern vorgelegt und von ihnen genehmigt werden."

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Güterverkehr nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa transito. In dem vom 1. Dezember d. J. gültigen 4. Nachtrage zum Tarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen beträgt auf Seite 3 bei der Station Altona der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 für Baumwolle richtig 1,65 ℳ, nicht 1,25 ℳ.

Dieser augenscheinliche Druckfehler ist sofort handschriftlich zu berichtigen.

Bromberg, den 21. Novbr. 1894. (2810)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnungen von Strecken.

Betriebseröffnung der Nebenbahn Jüterbog-Treuenbrietzen. Die 19,96 km lange Nebenbahn Jüterbog - Treuenbrietzen wird am 1. Dezember d. J. für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Die an der neuen Bahnstrecke gelegenen Stationen Schiessplatz-Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen werden für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren und die Stationen Schiessplatz-Jüterbog u. Treuenbrietzen ausserdem für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet.

Privatdepeschenverkehr findet auf den Stationen der neuen Bahn nicht statt.

Die neue Bahn hat Anschluss in Jüterbog an die bestehende Bahnlinie Berlin-Halle, sie wird dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamte (Berlin-Halle) in Berlin unterstellt und der Bauinspektion Wittenberg zugetheilt.

Für dieselbe haben Gültigkeit:
die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands,
sowie die Tarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Die Tarife und der Fahrplan werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 23. Novbr. 1894. (2811MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Schwante für den Stückgut- und Viehverkehr. Am 1. Dezember 1894 wird die bereits seit dem 20. Dezember 1893 für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtete, an der Bahnstrecke Schönholz-Kremmen zwischen den Stationen Vehlefanz und Kremmen gelegene Haltestelle Schwante auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet. Von dem genannten Tage ab findet im Verkehr mit der Haltestelle Schwante:

a) von und nach sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen direkte Abfertigung von Stückgütern;
b) von und nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen auch direkte Abfertigung von Vieh statt.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Güter- bezw. Gepäckabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz hier, Auskunft.

Berlin, im November 1894. (2812MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Oktober 1886. Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland. Der in Nummer 88 dieser Zeitung veröffentlichte Frachtsatz für Holzstoffpappe Salzburg-Kastel Hafen zu 1,67 ℳ per 100 kg wird hierdurch wieder aufgehoben.

München, den 21. Novbr. 1894. (2813)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Dezember d. J. treten im **Bromberg - Sächsischen Verbande** für den Verkehr zwischen Nakel und Pulsnitz sowie für den Verkehr zwischen **Baldenburg und Dresden-Neustadt, Leipz.**

und Schles. Bhf., direkte Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft.
Dieselben sind bei den betreffenden Stationen zu erfahren. (2814)
Bromberg, den 20. November 1894.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Badischer Verkehr. Die für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Obertsroth der Badischen Staatsbahn wird mit Wirkung vom 1. kom. Mts. in den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2815)
Frankfurt a/M., den 19. November 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - Deutsche Eisenbahnverbände. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif vom 1. Januar 1893 für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, in Kraft, welcher eine Aenderung des Tariftitels und des Vorwortes, eine Ergänzung des Reglements und eine Ergänzung und Aenderung des Abschnittes „B Allgemeine Tarifvorschriften“ enthält. Nach dem Nachtrage ist die direkte Beförderung von Leichen zulässig.
Abdrücke des Nachtrags sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.
Elberfeld, den 17. Nov. 1894. (1816)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher Güterverkehr. Für den oben bezeichneten Güterverkehr gelangt am 1. Dezember d. J. ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif Heft 1 vom 1. Juni 1886 und Heft 2 vom 1. September 1887 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird.
Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1895 in Geltung. (2817)
Karlsruhe, den 21. November 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Hannover-Bayerischer Eisenbahnverband. Zu dem Gütertarife Theil II, Heft 1 und 2, erscheinen zum 1. kftg. Monats Nachträge, welche ausser bereits Bekanntgegebenem die Einbeziehung von Hoya, Gladenbach (das letztere vom Tage der Betriebseröffnung) in den direkten Verkehr, Aenderung der Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Bayerischen Lokalbahnstationen und in den Ausnahmetarifen 1 Stückgut zur Ausfuhr und 7a Staubkalk enthalten.
Die Nachträge können in einen Tagen auf den Stationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden. (2818)
Hannover, den 22. November 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Güterverkehr. Die in Abtheilung A des Heftes 1 zu Theil II des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Dezember 1892 für die Station Aschaffenburg angegebenen Frachtsätze — ausnahmlich der in Geltung verbleibenden Frachtsätze für Buchs, Lindau Rangirbhf. und St. Margrethen — werden mit Wirksamkeit vom 1 Dezember 1. J. aufgehoben. Hierfür treten die in dem Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Gütertarif vom 1. Dezember 1. J. für die Station Aschaffenburg der Hessischen Ludwigsbahn vorgesehenen Frachtsätze — bei Frachterhöhungen jedoch erst mit dem 15. Januar 1895 — in Kraft.
Ferner haben ab 1. Dezember l. J. für den Verkehr zwischen Neuulm und den in Tirol und Voralberg gelegenen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen die Frachtsätze für Ulm des mit gleichem Zeitpunkte eingeführten Tirol-Vorarlberg-Württembergischen Gütertarifes — insoweit letztere billiger sind — Anwendung zu finden. (2819)
München, den 21. November 1894.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Elberfeld. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. ab wird der Nachtrag VIII zum Gütertarife für vorbezeichneten Verkehr eingeführt. Derselbe enthält: Aenderung der Besonderen Bestimmungen, Tarifentfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen und Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Frankfurt a M., den 23. Nov. 1894. (2820)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. tritt der Nachtrag II in Kraft.
Derselbe enthält Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarife und wird auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.
München, im November 1894. (2821)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember d. J. treten im diesseitigen Binnenverkehr für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen Bantorf, Barsinghausen, Egestorf und Weetzen nach der Station Barnten ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Hannover, den 23. Nov. 1894. (2822)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Oesterreichischer Grenzverkehr. Die Einführung der ursprünglich für den 1. Dezember 1894 unter dem Titel „Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr“ publizirten 5 Tarifhefte erfolgt erst am 1. Januar 1895.
München, den 20. November 1894. (2823)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Frankfurt a/M. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Kilometerentfernungen für die neu einbezogenen Stationen Bobzin, Bruhnskoppel, Hagenow (Stadt), Perdoel, Vietznitz und Wittenburg i/M. des diesseitigen Direktionsbezirks und Rosdorf des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie Ergänzung von Ausnahmetarifen.
Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.
Altona, den 20. November 1894. (2824)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober l. J. ist für „gesalzene Häute“ in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief zwischen Lindau und Rybnik der Ausnahmefrachtsatz von 4,73 M. pro 100 kg zur Einführung gelangt.
München, den 21. November 1894. (2825)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rhein- u. Main-Umschlagstarif vom 1. Oktober 1886, Verkehr zwischen Oesterreich u. Belgien-Holland. Der im Rhein- und Main-Umschlagstarife vom 1. Oktober 1886 bestehende Ausnahmefrachtsatz für Stammholztransporte von Sissek nach Kitzingen gelangt mit 31. Dezember l. J. ohne Ersatz zur Aufhebung.
München, den 20. November 1894. (2826)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Breslau - Sächsischer Verkehr. Die im Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt am 1. November d. J. eingeführten Ausnahme - Frachtsätze für Giesserei - Roheisen von den Oberschlesischen Hüttenstationen nach Plagwitz - Lindenau (Preuss. Staatsbahn) finden mit sofortiger Gültigkeit auch im Verkehr nach Plagwitz - Lindenau (Sächsische Staatsbahn) im Breslau - Sächsischen Güterverkehr Anwendung.
Breslau, den 20. November 1894. (2827)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Heft 4. Am 1. Dezember d. J. wird in die Ausnahmetarife Nr. 3 A und 3 B für Schlacken etc. die Station Hohenberg K. K. Oesterr. St. B. mit dem „südlich vom Schnittpunkte“ geltenden Schnittsatze von 34 ₰ und der zur Zeit doppelt in Abzug zu bringenden Kursdifferenz von 1 ₰ für 100 kg aufgenommen.
Breslau, den 20. November 1894. (2828)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Staatsbahnverkehr Bromberg und Altona - Berlin, sowie Hanseatisch - Ostdeutscher Verbandsverkehr. Vom 1. Dezember 1894 ab wird der für Braunkohlenbrikets in Mengen von 20 t bestehende Ausnahmetarif 20a im Binnenverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin, ferner der Ausnahmetarif 8 B im Staatsbahnverkehr Bromberg - Berlin, Ausnahmetarif 18 im Staatsbahnverkehr Berlin-Altona und der Ausnahmetarif 9 im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsverkehr auf die Station Döbern bei Forst des Direktionsbezirks Berlin als Versandstation ausgedehnt. Von dem gleichen Tage ab gelangen für Braunkohlen-, Braunkohlenkoks- und Braunkohlenbrikets-Sendungen in Einzelladungen von mindestens 10 t von Döbern bei Forst nach einzelnen Empfangsstationen des Direktionsbezirks Berlin, der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und des ehemaligen Deutsch-Nordischen Lloyd ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Auf den Artikel Braunkohlenkoks finden dieselben bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird.
Näheres über die Frachtsätze ist bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, sowie dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.
Berlin, den 18. November 1894. (2829MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Die neueröffnete diesseitige Station Lohra wird zum 1. k. Mts. in den direkten Güter- etc. Verkehr aufgenommen. Näheres ist auf Station Gladenbach bezw. den betreffenden Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 24. Novbr. 1894. (2830)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Tilburg, Station der Niederländischen Staatsbahn, und Albbruck, Station der Badischen Staatsbahn, in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 25. November 1894. (2831)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Elbeumschlags - Verkehr. (Gewährung der Reexpedition in Pozsony-fiokpályaudvar.) Der Lagerhaus-Aktiengesellschaft in Pressburg wird für ihr Lagerhaus in Pozsony-fiokpályaudvar im Rahmen des Elbeumschlags-Verkehres mit Ungarn beziehungsw. auf Grund des Elbeumschlag-Tarifes für Ungarn vom 1. September 1893 die Reexpeditionsbefugniss für Getreide etc. (Ausn.-Tarif Nr. 1) in Ladungen von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie für Klee-, Esparsette- und Luzernensamen in Ladungen von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen auf Grund der für die Lagerhäuser der Oesterr.-Ungar. Monarchie vom 1. Februar 1889 gültigen Bestimmungen zugestanden.

Dies Zugeständniss gilt jedoch nur für jene Relationen, welche im Verkehre nach den Elbeumschlagsplätzen Laube, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai ausschliesslich oder theilweise über Pozsony instradiren, was bei den Stationen zu erfragen ist.

Ueber die Höhe der bei der Reexpedition zur Einhebung gelangenden Nebengebühren gibt die Reexpeditionsstelle in Pozsony-fiokpályaudvar Auskunft.

Wien, am 22. November 1894. (2832)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - Ungar. - Russischer Grenzverkehr. Theilweise Aenderung der Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für Szczakowa transit. Zu den im Nachtrage IV des Tarifes vom 1. Juli 1894 auf Seite 14—16 enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze tritt mit sofortiger Gültigkeit nachstehende, auf Seite 15 des genannten Nachtrages vor dem Absatze c) einzuschaltende Ergänzung in Kraft:

Für jene Sendungen, welche von Szczakowa nicht direkt nach einer Station der vorgenannten Russischen Eisenbahnen aufgegeben, sondern zuerst mit einem nur bis Granica lautenden Frachtbriefe weiter expedirt werden, kommt ebenfalls nachträglich der von der bezüglichen Ursprungsstation bis Szczakowa bestehende offizielle Frachtsatz aus den betreffenden Lokaltarifen resp. internen Verbandtarifen zur Anwendung.

Falls jedoch derartige Sendungen ab Granica innerhalb einer Frist von 42 Tagen, gerechnet vom Tage des Eintreffens der Sendung in Szczakawa, nach einer Station der vorerwähnten Russischen Eisenbahnen weiter aufgegeben wird, so erfolgt im Rückvergütungswege die Herstellung des ursprünglich aufgerechneten Frachtsatzes aus gegenwärtigem Tarife für die Beförderungsstrecke bis Szczakowa.

Zu diesem Behufe sind die Originalfrachtbriefe über die bezüglichen Sendungen bis Szczakowa und ab dieser Station bis Granica vorzulegen.

Diese beide Frachtdokumente, welche keinerlei Rückvergütungsstempel tragen dürfen, müssen die bahnamtliche Bestätigung enthalten, dass die Sendungen in den Bahnmagazinen in Szczakowa und Granica lagerten, daher unter Bahnaufsicht gestanden sind.

Ausserdem muss auf dem Frachtbriefe für die Beförderungsstrecke Szczakowa-Granica, rücksichtlich deren keinerlei Rückvergütung geleistet wird, der thatsächliche Weitertransport unter Angabe der Russischen Bestimmungsstation und der Verrechnungsdaten bahnamtlich bestätigt sein.

Zur Einbringung des Rückerstattungsanspruches, welcher spätestens nach Ablauf von 2 Monaten nach erfolgter Absendung der Transporte von Granica gestellt werden muss, ist derjenige berechtigt, welcher die Gebühren bis Szczakowa bezahlt hat.

Wien, am 21. November 1894. (2833)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. (Reexpeditionsfrachtsätze für Güter der Klassen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1895, werden die Frachtsätze der Klassen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischen Transitverkehr in den Relationen Wien (K. E. B.)-Genf transit und Wien (K. E. B.)-Verrières transit unter Aufrechthaltung der betreffenden Tarifbestimmungen auch bei Reexpedition der Sendungen in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn berechnet, zu welchem Zwecke nachstehende Reexpeditionsfrachtsätze zur Einführung gelangen:

Zwischen Wien (K. E. B.) und	Klasse A	Klasse B
	Francs Gold für 1000 kg	
Buchs transit	33,20	26,68
Bregenz transit / Lindau transit	33,60	27,08
Romanshorn transit	36,40	29,08

Zwischen Genf transit, sowie Verrières transit und	Klasse A	Klasse B
	Francs Gold für 1000 kg	
Buchs transit	23,00	18,60
Bregenz transit / Lindau transit	22,60	18,20
Romanshorn transit	19,80	16,20

Die Frachtsätze finden Anwendung:

1. Im Verkehre über Genf transit auf Transporte mit direkt lautenden Frachtbriefen nach oder von den Stationen der Linie Culoz-Ambérien-Lyon-Tarare-Roanne - St. Germain des Fosses - Mou-

(Güterverkehr Fortsetzung S. II.)

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

lins s. A.-Montluçon-Limoges-Bordeaux und südlich hiervon; im Verkehre über Verrières transit auf Transporte mit direkt lautenden Frachtbriefen nach oder von den Französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle und Nantes.

2. a) Auf Sendungen von Wien (K. E B.), welche an einen Empfänger in Romanshorn, Buchs, Bregenz oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach einer der vorstehend im Punkte 1 bezeichneten Stationen reexpedirt werden.

Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Romanshorn transit, Buchs transit, Bregenz transit oder Lindau transit zu lauten. In denselben muss ausserdem à titre de renseignement die Firma und das Domizil des wirklichen Empfängers verzeichnet sein.

b) Auf Transporte ab einer der vorstehend im Punkte 1 bezeichneten Stationen, welche an einen Empfänger in Romanshorn, Buchs, Bregenz oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien (K. E. B.) reexpedirt werden.

Die Waaren selbst dürfen in keinem Falle den Bahnhof Romanshorn, bezw. Buchs, bezw. Bregenz oder Lindau von ihrer Ankunft bis zur Weiterbeförderung verlassen.

Die Berechtigung der Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche das Gut bis Romanshorn, Buchs, Bregenz oder Lindau begleitet haben, nachzuweisen.

Wien, am 20. November 1894. (2834)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr Rumänien-Laube. (Aufhebung des Tarifes.) Mit 1. Januar 1895 tritt der Tarif, Theil II für den Elbeumschlags-Verkehr Rumänien - Laube vom 1. Januar 1888 sammt den Nachträgen I—III ausser Kraft. Der Ersatz dieses Tarifes durch einen neuen wird besonders kundgemacht werden.

Wien, am 20. November 1894. (2835)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterreichischen
Nordwestbahn.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die am 2. Januar 1895 fällig werdenden Zinsscheine der 4½ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft von 1874 (I. Emission) werden [illegible]

vom 24. Dezember d. J. ab bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse in Magdeburg und

vom 2. Januar 1895 ab bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

eingelöst.

Magdeburg, den 24. Nov. 1894. (2836)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von

50 Stück zweiachsigen bedeckten Güterwagen mit Einrichtung für Personenbeförderung und mit Westinghouse-Luftdruckbremse

soll auf dem Wege öffentlichen Angebots mit Vorbehalt der Auswahl unter den Anbietern vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen bei der Maschinen - Hauptverwaltung in Chemnitz zur Ansicht aus, können aber auch von dort gegen Einsendung von 1,50 *M.* bezogen werden. Die Angebote, welche mit der Aufschrift: „Güterwagen-Lieferung" an die unterzeichnete Generaldirektion bis zum 15. Dezember, Mittags 12 Uhr, zu richten sind, haben ausser dem Preise für jeden frei Bahnhof Chemnitz gestellten, völlig betriebsfähigen Wagen auch den kürzesten Ablieferungstermin zu enthalten. Am 15. Dezember d. J., Nachm. 2 Uhr, findet die Eröffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter statt. Die Anbieter bleiben bis zum 6. Januar 1895 an ihr Angebot gebunden. Wer bis dahin eine Antwort nicht erhalten hat, kann sein Angebot als erledigt betrachten.

Dresden, den 23. November 1894. (2837)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 53.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 94. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. Dezember 1894.

Inhalt:

Die Oesterreichische Südbahn. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Verordnung des K. K. Handelsministeriums, betr. die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten usw.
Ueberwachung der Bauarbeiten hinsichtlich der Behandlung von Funden.
Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Zwittau-Policka.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Beförderung von Schulkindern mit Lastzügen.
Zugverspätungen in Oesterreich im Oktober d. J.
Administrative Aenderungen bei den Königl. Ungar. Staatsb.
Aussenhandel d. Oesterr. Ungar. Monarchie Ende Oktober d. J.
Betriebseinnahmen der K. K. Oesterr. Staatsb. im Okt. d. J.
Neue elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen.
Eisenbahndarlehen der Böhmischen Landesbank.
Eröffnung der Linie Stanislau-Woronienka.
Csetnekthalbahn: Betriebseröffn.
Aenderung von Stationsnamen.
Eröffnung d. Station Gyekenyes.
Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse.
Generalversammlungen.
Mechanische Motoren und Betriebssysteme bei den Strassen- und Kleinbahnen.
Börsenbericht.
Aus Russland:
Zur Reform der Personentarife.
Organisation öffentl. Arbeiten in Nothstandsjahren.
Aus Belgien:
Tarifbegünstigungen der Landwirthschaft.
Fahrpreisermässigung f. Wähler.
Abzeichen f. Zeitkarten-Inhaber.
Fahrkarten nach mehreren Bestimmungsstationen.
Stationseröffnungen.
Nationale Nebenbahnges.
Aus Italien:
Bahneröffnungen.
Aus Asien:
China.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verlegung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Oesterreichische Südbahn.

(Fortsetzung aus Nr. 93.)

III. 1859–1867.

Schon während der Verhandlungen, die zum Abschluss der eben besprochenen Konzession führten, war die politische Lage in den Italienischen Provinzen Oesterreichs eine ungewöhnlich ernste geworden. Die fortgesetzten Bestrebungen Sardiniens, die Oesterreicher aus Italien zu verdrängen, mussten unvermeidlich zu einer blutigen Entscheidung führen; und als es Sardinien gegen Ende des Jahres 1858 gelang, Napoleon III. zu einem energischen Vorgehen zu seinen Gunsten zu bewegen, schritt man denn auch hier wie dort zu umfangreichen Rüstungen. Unter solchen Umständen konnte sich die Staatsverwaltung nicht entschliessen, ihre gerade für diesen Feldzug besonders wichtigen südlichen Schienenwege einer Gesellschaft zu übergeben, deren Verwaltungsräthe und Oberbeamte fast ausschliesslich Franzosen waren und deren ganze Existenz eigentlich auf der Mitwirkung ausländischen Kapitals beruhte. Am 23. April 1859 verlangte Oesterreich in einem an die Regierung zu Turin gerichteten Ultimatum die Abrüstung Sardiniens; am 24. April sammelte sich das Sardinische Heer bei Turin und begann der Zuzug Französischer Truppen nach Piemont; am 27. April erfolgte die Ablehnung der geforderten Abrüstung seitens Sardiniens und am 29. April rückten Oesterreichische Kolonnen über den Ticino in die Lomellina ein. Der Krieg war von verhältnissmässig kurzer Dauer; am 11. Juli 1858 wurde bereits der Vertrag von Villafranca abgeschlossen, der die Grundlage für den Vertrag von Zürich (10. November 1859) bildete und durch den Oesterreich die Lombardei ohne Mantua und Peschiera an Frankreich und Sardinien abtrat.

Unmittelbar nach Eröffnung des Krieges, nachdem die wichtigsten Truppentransporte über die Linie Wien-Triest vollendet waren, hatte die „K. K. priv. südliche Staats-, Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft“ den Betrieb dieser Linie übernommen; auf der Tiroler Bahn verblieb derselbe noch bis zum 31. August 1859 in den Händen der Staatsverwaltung. Die Gesellschaft schritt nun sofort an die definitive Organisirung des Dienstes auf allen ihren Linien, sah sich aber bald wieder infolge der eingetretenen, eben erwähnten politischen Ereignisse in eine neue ziemlich verwickelte Lage ihrer rechtlichen Verhältnisse gedrängt, welche ihre ruhige und gedeihliche Entwickelung zu bedrohen geeignet schien. Mit dem Züricher Friedensvertrage trat nämlich die Oesterreichische Regierung alle ihre Verpflichtungen und Rechte, welche sie bezüglich der in der Lombardei gelegenen Eisenbahnen von zusammen 220 km eingegangen, bezw. erworben hatte, an die Piemontesische Regierung ab, die sich verpflichtete, die Zinsengarantie für die auf ihrem Gebiete gelegenen Bahnen und zwar mit 5,5 % für das

Lombardische Bahnnetz und mit 6,5 Millionen Francs für das Centralitalienische Bahnnetz zu übernehmen.

Im Sinne dieser strengen Theilung des Bahnnetzes sollte nunmehr auch nach dem sehr entschieden ausgesprochenen Wunsche der beiden Regierungen die Gesellschaft selbst in zwei von einander unabhängige Gesellschaften getrennt werden. Die Erfüllung dieser Forderung wäre ein empfindlicher Schlag für die Gesellschaft gewesen, weshalb der Verwaltungsrath alles aufbot, eine günstigere und doch auch die beiden Regierungen befriedigende Lösung herbeizuführen. Es gelang ihr aber lediglich, einen — allerdings auf unbestimmte Zeit lautenden — Aufschub der Trennung des Netzes zu erwirken. Die Regierungen erklärten sich nämlich einverstanden, dass vorläufig nur zwei getrennte Verwaltungen konstituirt werden, von denen die eine mit der ausschliesslichen „Verwaltung der auf Oesterreichischem Gebiete liegenden Bahnen, die andere mit der ausschliesslichen Verwaltung der ausserösterreichisch-Lombardischen und Centralitalienischen Bahnstrecken betraut ist. Jede der beiden Abtheilungen des Verwaltungsrathes bildet für die betreffende Sektion des Gesammtnetzes einen besonderen unabhängigen Verwaltungsrath, der alle für die Verwaltung dieses Theiles des Netzes erforderlichen Vollmachten in sich vereinigt." Fragen von allgemeinem Interesse, über welche die beiden Administrationen sich nicht verständigen können, werden durch eine allgemeine Generalversammlung, die in Paris tagt, entschieden; zu dieser Generalversammlung, deren Beschlüsse den Regierungen zur Genehmigung vorzulegen sind, hat jeder Verwaltungsrath 5 Mitglieder und das Pariser Komitee 3 Mitglieder zu entsenden.

Vom 1. Januar 1862 angefangen sollte jeder Regierung das Recht zukommen, „die Trennung der Gesellschaft in zwei getrennte und von einander unabhängige Gesellschaften für das Oesterreichische Netz einerseits und für das ausserösterreichische, Italienische Netz andererseits" binnen Jahresfrist zu verlangen. Auf Grund dieser Vereinbarung über die neue Organisation wurden nun mit der Piemontesischen Regierung und mit der Oesterreichischen Regierung bestimmte Uebereinkommen getroffen; das erstere datirt vom 25. Juni 1860 und enthält als wesentliche Bestimmung die schon erwähnte Uebernahme der Zinsengarantie; das letztere datirt vom 20. November 1861 und modifizirt in einschneidender Weise einige Anordnungen der Konzessionsurkunde vom 23. September 1858, so dass hierauf näher eingegangen werden muss.

Zunächst wurden die Bestimmungen über die Zinsen- und Amortisationsgarantie seitens des Staates und über die Verwendung derjenigen Einkünfte, welche 7 % des Anlagekapitals überschreiten, zur Bezahlung des rückständigen Ablösungspreises sinngemäss auf die Linien des Oesterreichischen Territoriums beschränkt. Die Gesellschaft verzichtete auf die ihr gewährten Zollbegünstigungen für Bau- und Betriebsgegenstände, trat aber in den Genuss einer 50 % betragenden Zollermässigung für eine Reihe speziell bezeichneter Gegenstände, wie Lokomotiven, Wagen usw. Sie machte sich weiter verbindlich, die Linie Innsbruck-Bozen, d. i. die Brennerbahn, in der ersten Hälfte des Jahres 1866 dem öffentlichen Betriebe zu übergeben. Die Verpflichtung der Gesellschaft, gegen Erlass der letzten Ablösungsrate von 10 Millionen Gulden alle ausstehenden, die konzessionirten Linien betreffenden Zahlungen für das Aerar zu leisten, wurde dahin abgeändert, dass für den Fall, als die Abrechnung der bereits erfolgten Zahlungen nicht den Betrag von 10 Millionen erreicht, die Gesellschaft den Rest an das Aerar baar abführen muss, im gegentheiligen Falle aber den geleisteten Mehrbetrag binnen Jahresfrist unverzinst zurückerhält. Alle weiteren, etwa noch erforderlichen Zahlungen werden vom Aerar selbst übernommen. Die Stempelgebühr für die Aktien, Prioritätsobligationen und Kupons kann unmittelbar berichtigt werden; doch sind mit Rücksicht auf den Umstand, dass sich ein Theil des gesellschaftlichen, durch diese Papiere repräsentirten Vermögens auf ausserösterreichischem Gebiete befindet, bis zur eventuellen Theilung der Gesellschaft nur zwei Drittheile der bezüglichen Gebühr zu entrichten. Die Urkunde ist einerseits von dem K. K. Finanzminister Plener, andererseits von dem Verwaltungsraths-Präsidenten Franz Graf Zichy und dem Generaldirektor G. de Lapeyrière gezeichnet. Die Gesellschaft führte von nun an die Firma: „Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft".

Schon im Jahre 1862 forderte die Oesterreichische Regierung im Hinblicke auf die ungünstige Gestaltung der politischen Verhältnisse die endgültige Trennung der Gesellschaft, über deren Durchführung auch ohne Verzug die Verhandlungen eingeleitet wurden. Die Gesellschaft war vor allem darauf bedacht, das Italienische Bahnnetz derart auszugestalten und zu erweitern, dass es selbständig, ohne Anlehnung an das grosse Oesterreichische Netz sich zu erhalten vermochte. Sie beschloss daher den Ankauf des Piemontesischen Staatsbahnnetzes, das eine Ausdehnung von 841 km besass. Der mit der Regierung abgeschlossene Vertrag vom 30. Juni 1864 wurde von den Vertretungskörpern genehmigt; er verpflichtete die Gesellschaft zur Bezahlung einer Kaufsumme von 200 Millionen Francs in acht halbjährigen unverzinslichen Raten und zur Uebernahme verschiedener Bauten, Rekonstruktionen und sonstiger Arbeiten im Betrage von 26 Millionen Francs. Die Gesellschaft verwickelte sich durch diesen Kauf in grosse finanzielle Schwierigkeiten, die aber schliesslich durch die Aufnahme eines temporären Anlehens bei der Société générale und dem Hause Rothschild behoben wurden. Die Rückzahlung dieses Anlehens erfolgte durch die Ausgabe besonderer Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

Alle diese, wie auch manche andere Umstände liessen die Verhandlungen wegen der endgültigen Trennung der Gesellschaft nicht so rasch zur Entscheidung kommen, als man erwartet hatte. Und als endlich die grundsätzlichen Vereinbarungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft getroffen waren, führten die Kriegsereignisse des Jahres 1866 nicht nur eine weitere Verzögerung des definitiven Abschlusses, sondern auch eine vollständige Verschiebung der bestehenden, für den Trennungsvertrag maassgebenden politischen Verhältnisse herbei. Oesterreich trat bekanntlich zufolge des Friedensvertrages vom 3. Oktober 1866 die Provinz Venetien an Italien ab, sodass auch die auf diesem Territorium liegenden Eisenbahnen, bezüglich welcher jedoch die Interessen der Gesellschaft in jeder Hinsicht seitens der Italienischen Regierung vollinhaltlich anerkannt wurden, von dem Oesterreichischen Eisenbahnnetze losgetrennt werden mussten. In Berücksichtigung dieser neugeschaffenen Grundlage wurde nunmehr am 13. April 1867 zwischen der Oesterreichischen Regierung einerseits und der Gesellschaft, welche von jetzt an — soweit das Oesterreichische Territorium in Betracht kam — den Namen: „K. K. priv. Südbahngesellschaft" führte, ein neuer Vertrag abgeschlossen, durch den alle wichtigen Fragen und Angelegenheiten auf viele Jahre hinaus endgültig entschieden wurden.

Gemäss dieses Vertrages übernahm die „Südbahngesellschaft" die Verpflichtung, den Hafenbau in Triest für Rechnung des Staates gegen eine im vorhinein festgesetzte Pauschalsumme unter gewissen, näher präzisirten Modalitäten bis zum 31. Dezember 1873 auszuführen. Die fragliche Pauschalsumme ist mit 13 500 000 fl. Oe. W. fixirt und erscheint der Staat verpflichtet, dieselbe in zwölf gleichen Jahresraten einschliesslich der auflaufenden Zinsen in klingender Münze nach einem vereinbarten Zahlungsplane zu erlegen, eventuell gegen Berechnung eines 5 % Eskompte im voraus zu leisten. Die Südbahngesellschaft machte sich ferner anheischig, eine Bahn von Kanisza nach Barcs und eine zweite von Bruck nach Leoben mit eingeleisigem Unterbau, aber mit Grundeinlösung für 2 Geleise in entsprechend einfacher und ökonomischer Weise bis zum 1. Juli 1868 bezw. bis zum 1. Juli 1870 herzustellen, wogegen sie von dem Bau einer Verbindung Marburgs

mit Pettau unter der Bedingung entbunden wurde, dass die Bahngebühren zwischen diesen beiden Orten nach der direkten Entfernung bemessen werden.

Der neue Vertrag modifizirt weiter die konzessionsmässigen Tarife der Südbahngesellschaft, welche überdies auf die Dauer von 7 Jahren — vom 1. Januar 1867 an — zu Gunsten neuer Linien auf dem rechten Donauufer in Ungarn, Kroatien und Slavonien, ferner einer Eisenbahn von der Kaiserin Elisabethbahn aus über Leoben und Villach nach Udine oder Görz oder bis zum Meere und schliesslich einer Bahn von der Tiroler Linie nach Vorarlberg auf das ihr zukommende Bauvorrecht Verzicht leistet; doch muss bei Ablauf des siebonjährigen Termines der Bau der fraglichen Linien schon begonnen haben oder doch das hierfür erforderliche Kapital sichergestellt sein. Die Gesellschaft wird bis zum 1. Januar 1880 von der Entrichtung der Einkommensteuer und aller etwa zur Einführung gelangenden direkten Steuern befreit; die Stempelgebühren sind einstweilen bis nach erfolgter Trennung der Gesellschaft nur von der Hälfte der auszugebenden Aktien, Prioritätsobligationen und Kupons zu entrichten; späterhin (und zwar vom 1. Januar 1867 angefangen) ist die bezügliche Ausgleichung zu pflegen.

Sehr wesentliche Abänderungen brachte der Vertrag in Rücksicht auf die Garantie des Staates mit sich. Dieselbe erstreckte sich nämlich auf ein Bruttoerträgniss, das für das Jahr 1866 pro Meile 91 000 fl. Oe. W.[1]) und für jedes folgende Jahr insolange 1 000 fl. mehr beträgt, bis es die Ziffer von 100 000 fl. pro Meile[2]) erreicht hat, welcher Betrag sodann für den ganzen Rest der Konzessionsdauer zu gelten hat. Die bezahlten Summen bilden einen mit 4 % zu verzinsenden Vorschuss, der mittelst Zahlung eines Viertels jener Beträge zurückzuzahlen ist, um welche die Bruttoerträgnisse der Gesellschaft die Summe von jährlich 100 000 fl. pro Meile übersteigen. Die Zahlung der Einkommensteuer nach dem Jahre 1879 ist nur in dem Maasse zu bewirken, als sie aus dem die garantirte Jahresziffer übersteigenden Bruttoerträgnisse nach Abzug von zwei Fünfteln desselben für die Betriebskosten bestritten werden kann.

Auch die Bestimmungen über die Zahlung des restlichen Ablösungsbetrages wurden dahin abgeändert, dass derselbe vom 1. Januar 1870 an allmählich mit einem Zehntel des Bruttoerträgnisses, soweit dieses 107 000 fl. bezw. mit einem Viertel dieses Erträgnisses, soweit es 110 000 fl. Oe. W. pro Meile[3]) und Betriebsjahr übersteigt, zu erlegen sei, falls der Zahlbetrag nicht durch die Einkommensteuer in Anspruch genommen wird. Gleichzeitig erstreckte der Staat die Konzession bis zum 31. Dezember 1969, also auf 99 Jahre vom 1. Januar 1870 an gerechnet, und verlangte die Durchführung der definitiven Trennung der Gesellschaft bis zum 1. Januar 1867, indem er für die hiermit verbundenen finanziellen Auseinandersetzungen einen weiteren Termin von 5 Jahren bewilligte.

[1]) 11 980 fl. pro Kilometer.
[2]) 13 165 fl. pro Kilometer.
[3]) 14 086 fl. bezw. 14 481 fl. pro Kilometer.

Diesem Vertrage, dessen Gültigkeit für die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft bereits mit 30. Juni 1866 begonnen hatte, folgte ein, ebenfalls vom 13. April 1867 datirtes Uebereinkommen, welches die Zahlung der restlichen Ablösungssumme für die ehemaligen Lombardisch-Venetianischen Eisenbahnen in gleicher Weise regelte, wie dies für die Oesterreichischen Linien geschehen war, also in Abhängigkeit von der Höhe des Bruttoerträgnisses brachte.

In dem Zeitraume von 1859 bis 1867 hatte die „Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft“ — welchen Namen die Gesellschaft für alle die beiden Netze betreffenden, gemeinsamen Angelegenheiten beibehielt — folgende Linien dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 24. April 1860	die Linie	Pragerhof-Kanisza,
„ 1. Juni 1860	„ „	Uj Szöny-Stuhlweissenburg,
„ 1. Oktober 1860	„ „	Nabresina-Casarsa,
„ 1. April 1861	„ „	Kanisza-Ofen,
„ 1. Oktober 1862	„ „	Steinbrück-Sissek,
„ 1. Mai 1863	„ „	Treviglio-Cremona,
„ 1. Juni 1863	„ „	Marburg-Klagenfurt.
„ 5. November 1863	„ „	Bergamo-Lecco,
„ 31. Dezember 1863	„ „	Vergato-Pracchia,
„ 1. Juni 1864	„ „	Klagenfurt-Villach.
„ 2. November 1864	„ „	Pracchia-Pistoja,
„ 1. Juni 1865	„ „	Agram-Karlstadt.
„ 21. September 1865	„ „	Oedenburg-Kanisza,
„ 11. Juni 1866	„ „	Padua-Rovigo,
„ 24. August 1867	„ „	Innsbruck-Bozen (Brennerbahn).

Das Netz der Gesellschaft umfasste sonach:

in Oesterreich	1 885 km und
„ Italien	1 930 „ also
zusammen	3 815 km;

im Bau befanden sich auf Oesterreichischem Gebiet die Linien Kanisza-Barcs, Bruck-Leoben, Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume. Die Wiener Verbindungsbahn vom Hauptzollamte an stand im Pachtbetrieb der Südbahn. Ueberdies hatte die Gesellschaft in dem fraglichen Zeitraume grössere Bauten auf dem Bahnhofe in Wien ausgeführt, das Administrationsgebäude daselbst vollendet, die Centralwerkstätte in Marburg geschaffen, das Schienenwalzwerk in Graz (1861) errichtet und im Eisenbahnbetriebe allen neueren Fortschritten nach Möglichkeit Rechnung getragen.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 17. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 10,29 km lange Strecke Kellmünz-Babenhausen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind **erlassen worden:**

Nr. 3631 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 3640 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 27. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verordnung des K. K. Handelsministeriums vom 1. November d. J., betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transportbestimmungen.

Diese in Nr. 127 des „Ver.-Bl. f. E. u. Sch.“ veröffentlichte Verordnung enthält im wesentlichen eine Zusammenstellung der derzeit in einer grossen Anzahl von Erlässen zerstreuten Normen. Von Neuerungen sind zu erwähnen: das Entfallen der Vorlage des Probedruckes von Zusammenstellungen direkter Frachtsätze, Antheilstabellen mit Instradirungsvorschriften, ferner ausdrückliche Genehmigung derselben, sowie Genehmigung von Berichtigungsblättern; Entfallen der monatlichen Tarifveränderungsausweise, die ausdrückliche Statuirung der Verpflichtung zur Vorlage der Direktorenkonferenz-Protokolle in tarifarischen und reglementarischen Angelegenheiten. Eine Vorlage der Kundmachungen über die Einführung genehmigter Tarife erscheint nicht vorgeschrieben, da der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen ohnehin die Evidenzführung über die Einrückung der Kundmachungen in das Verordnungsblatt obliegt. Was die Lokalbahnen anbelangt, welche im eigenen Betrieb stehen, so wird auf dieselben naturgemäss

eine Reihe von Bestimmungen der in Rede stehenden Verordnung keine Anwendung finden, weil die durch diese Bestimmungen geregelten Verhältnisse bei den Lokalbahnen nicht vorkommen. Es sind dies im allgemeinen alle jene Bestimmungen, welche sich auf die Vorlage von direkten Tarifen, Antheilstabellen, Instradirungsvorschriften, Verbandprotokolle usw. beziehen.

Diese Verordnung und die mit derselben zusammenhängende und darin vielfach angezogene Verordnung vom 1. November 1890 „über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben" sind in dem 107. Hefte der Handausgabe der Oesterreichischen Gesetze und Verordnungen (in Druck und Verlag der K. K. Hof- und Staatsdruckerei soeben erschienen) übersichtlich zusammengestellt worden. In diesem Hefte (Preis 20 kr.) sind die seit der letzterwähnten Verordnung diesbezüglich ergangenen speziellen Entscheidungen, Interpretationen usw. anmerkungsweise beigedruckt. Mit diesen beiden Verordnungen ist, mit Ausnahme des Refaktienwesens, das Gebiet der das Tarifwesen betreffenden formellen Vorschriften in umfassender und einheitlicher Weise geregelt worden. Hinsichtlich des Refaktienwesens besteht eine derartige einheitliche Verordnung bisher nicht, und sind die betreffenden Normen nur aus einer ziemlich grossen Anzahl von Verordnungen, Erlässen usw. zu entnehmen. Eine Zusammenstellung der auf das Refaktienwesen bezugnehmenden Normen wäre daher erwünscht und würde eine Ergänzung der „Handausgabe der Oesterreichischen Eisenbahngesetze und Verordnungen" bilden.

Ueberwachung der Bauarbeiten hinsichtlich der Behandlung von Funden von archäologischem Interesse.

Ungeachtet der hierüber bereits in früheren Jahren erflossenen Anordnungen hat es sich doch ereignet, dass bei einem Eisenbahnbau Römische Gräber blosgelegt, deren Inhalt beseitigt und dann verschüttet wurden. Das K. K. Handelsministerium hat mit Erlass vom 7. September d. J. die Bahnverwaltungen neuerlich aufgefordert, über Funde von archäologischen oder kunsthistorischen Gegenständen sofort dem berufenen Konservator Anzeige zu erstatten und zur Ermöglichung der wissenschaftlichen Untersuchung die Fundstelle sammt Inhalt unverändert zu belassen. Bei Bauführungen auf sogen. historischen Boden ist daher die Bauaufsicht durch solche Organe führen zu lassen, von welchen ein Verständniss für solche archäologische oder kunsthistorische Fundgegenstände zu erwarten ist.

Konzessionsurkunde vom 10. September d. J. für die Lokalbahn Zwittau-Policka.

Diese dem Dr. Wenzel Hübsch, Obmann der Ortsvertretung der Stadt Policka und Genossen ertheilte Konzession bezw. deren Urkunde wurde im „R.-G.-Bl." Nr. 207 und im „Ver.-Bl. f. E. u Sch." Nr. 127 veröffentlicht.

Die wesentlichsten Bestimmungen für diese von der Station Zwittau der Linie Brünn-Prag der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft ausgehenden Lokalbahn sind die folgenden:

a) Für diese Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von 27 406 fl. Oe. W. gewährt, welches der 4 % Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Beschaffung bei der Landesbank des Königreichs Böhmen aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 650 000 fl. Oe. W. Noten gleichkommt.

b) Von diesem garantirten, nur als Vorschuss anzusehenden Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens innerhalb 76 Jahren zu verwenden, welcher von der Staatsverwaltung nach dem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane bestimmt ist, welchem zufolge das ganze Anleihekapital innerhalb der Konzessionsdauer von 90 Jahren zu tilgen ist.

c) Der Bau ist ehestens zu beginnen und binnen längstens 1½ Jahren vom Tage des Konzessionsdatums ab zu vollenden.

d) Die Konzessionäre können unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen eine Aktiengesellschaft bilden, welche in die Rechte und Pflichten der Konzessionäre eintritt.

e) Der Betrieb wird während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung der Konzessionäre bezw. der Aktiengesellschaft geführt. Die letzten Paragraphen der Urkunde enthalten die Bestimmungen über die Modalitäten der jederzeit zulässigen Einlösung der Bahn durch den Staat, sowie bezüglich deren lastenfreier Erwerbung derselben beim Erlöschen der Konzession.

Die der Urkunde angeschlossenen Bedingnisse sind unter denselben Ueberschriften, wie die in Nr. 90 S. 845 d. Ztg. mit Ausnahme von II 6 (Beförderung der Civilwachkörper) und II 9 (Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen) enthalten. Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen hat höchstens 10,7 km zu betragen.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert: a) dem Fabrikbesitzer in Mährisch-Altstadt, Hermann Buhl und Genossen für eine von Mährisch-Altstadt ausgehende und in die Mährische Grenzbahn zwischen der Station Hannsdorf und der Haltestelle Blaschke einmündende Lokalbahn auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt; b) dem Grafen Franz Hartig in Niemes und Genossen für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Berkowitz-Melnik der Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Anschluss an die Zittau-Reichenberger Eisenbahn bei Kratzau nebst Verbindungskurven zu den Bahnhöfen Liboch- und Hirschberg, sowie für eine Verbindung dieser Lokalbahn von Pankratz nach Reichenberg auf ein weiteres Jahr verlängert.

Beförderung von Schulkindern mit Lastzügen.

Die K. K. Generalinspektion hat gestattet, dass die von der Station Semmering und den Wächterhäusern kommenden Kinder, welche die von der Südbahn-Gesellschaft errichtete Volksschule in Breitenstein am Semmering besuchen, dahin mit den (bezeichneten) Lastzügen und zurück befördert werden können. Bei diesen Zügen hat die Einreihung eines Personenwagens unmittelbar hinter dem Sicherheits-, bezw. Konduktеurwagen zu geschehen und ist auch für eine genügende Ueberwachung der Kinder durch einen hierzu beauftragten Zugbegleiter Sorge zu tragen. Ueberdies hat die genannte Behörde noch die Einhaltung sonst etwa nöthiger Vorsichtsmaassnahmen angeordnet.

Zugverspätungen im Monat Oktober d. J. in Oesterreich.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 196; bei den Personenzügen über 20 Minuten 643; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 128; im ganzen 967. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und ungewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 95.

Administrative Aenderungen bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat an der im ganzen aufrecht verbleibenden Organisation dieser Bahnen einige Aenderungen angeordnet, durch welche der Wirkungskreis einzelner untergeordneter Dienstesstellen erweitert wird. Die schriftlichen Vorlagen der Direktion sollen sich nur auf die wichtigsten Angelegenheiten beschränken. Ferner soll der Wirkungskreis der Betriebsleitungen thunlichst erweitert werden. Endlich sollen den Ingenieurabtheilungen bei grösseren Sektionen behufs der Rechnungslegung besondere Buchhaltungsorgane beigegeben, und dass sie hinsichtlich der Ausgaben für die von ihnen auszuführenden Arbeiten und hinsichtlich der Beschaffung der nöthigen Materialien mit selbstständigem Verfügungsrechte und Wirkungskreise ausgestattet werden.

Der Aussenhandel der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie Ende Oktober d. J.

Innerhalb der ersten 10 Monate dieses Jahres hat sich unsere Handelsbilanz um 40,1 Millionen Gulden ungünstiger gestaltet, der Aktivsaldo beträgt nur 76,6 Millionen Gulden, während er sich in der gleichen Vorjahrsperiode auf 116,7 Millionen Gulden bezifferte. Der Einfuhrwerth stieg heuer nämlich um 43 (absolut 588,9) Millionen Gulden, während der Exportwerth sich gleichzeitig nur um 2,9 (absolut 665,5) Millionen Gulden steigerte. Hierbei ist vom Edelmetallverkehr abgesehen. Die Zunahme des Einfuhrwerthes machte sich wie bisher zumeist geltend bei dem Getreideimport (Mais mehr um 5,4, Gerste 2,7, Hafer 5,9 Millionen Gulden), ferner bei den Geflügeleiern (+ 4) und Indigo (+ 1,6 Millionen Gulden). An dieser Getreide-Einfuhrsteigerung ist Russland hervorragend betheiligt. Die Einfuhr hat sich dagegen vermindert: Bei Kaffee, roh, um 2,1, Baumwolle, roh, um 4,7 Millionen Gulden. Ausgeführt wurden mehr: Schweine um 3,9, Geflügeleier 10,4 und Werkholz um 2,9 Millionen Gulden. Weniger ausgeführt wurde an Gerste um 9,7, Hafer um 5,5 und Schweine- und Gänsefett, Speck um 2,9 Millionen Gulden. Die in den ersten 10 Monaten 1894 zum Vermahlen eingeführten Getreidearten

repräsentiren einen Handelswerth von 10 Millionen Gulden, während der Handelswerth der in dieser Periode wieder ausgeführten Mahlprodukte sich auf 11,2 Millionen Gulden beziffert.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat Oktober d. J.

Auf sämmtlichen Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen stellen sich Frequenz und Einnahmen im Monat Oktober d. J. wie folgt: Minderfrequenz an Personen 21 425, Mehrbeförderung an Gütern 14 804 t, mit einer Mindereinnahme bei Personen von 19 484 fl., bei Gütern von 187 594 fl., im ganzen mit einer Mindereinnahme von 207 078 fl. Für die 10 Monate des Jahres 1894 ergibt sich auf den vorbezeichneten Linien bei Personen eine Mehreinnahme von 1 355 915 fl. und bei Gütern eine solche von 4 059 809 fl., daher zusammen eine Mehreinnahme von 5 415 724 fl.

Neue elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen.

Nach längeren Versuchen hat sich auf einer Probefahrt von Wien nach Salzburg und zurück der Akkumulator, System Engl, glänzend bewährt. Es wurde konstatirt, dass es mit dessen Hilfe möglich sei, einen Wagen durch 40 Stunden mit 3 Glühlampen zu je 16 Normalkerzen Lichtstärke bei einer stark reduzirten Belastung von nur 130 kg, wovon blos 54 kg aktive Masse sind, bei voller Lichtstärke zu beleuchten. Alle Lampen brennen unabhängig von einander, wodurch ein Verlöschen der gesammten Wagenbeleuchtung unmöglich ist; ferner werden die Akkumulatorenkasten an Stelle der bisherigen Gas- oder Oellampen vom Dache aus eingeschaltet und die Reisenden sind imstande, die Lichtstärke von der inneren Wagendecke aus in ähnlicher Weise durch eine einfache Vorrichtung zu reguliren, wie die Wagenbeheizung. Die Beleuchtung mit diesen Austria-Akkumulatoren stellt sich 3—4 Mal billiger, als die bisherige und der Dienst des Lampisten entfällt gänzlich. Ausserdem sind diese Akkumulatoren durch ihre Leichtigkeit auch für Strassenbahnen verwendbar. Zur Ausnutzung dieser Erfindung hat sich bereits eine Kommanditgesellschaft gebildet, welche unter dem Namen „Austria“ eine Akkumulatorenfabrik errichten wird.

Eisenbahndarlehen der Böhmischen Landesbank.

Diese Bank hat in der Herbstperiode folgenden Lokalbahnen Bankdarlehen gewährt: Rakonitz-Petschau-Buchau 3 289 000 fl., Cercan-Dobrisch 2 741 200 fl., Postelberg-Laun 311 500 fl., Nakri-Netolic 343 000 fl., zusammen 6 684 700 fl.

Eröffnung der Linie Stanislau-Woronienka.

Der diesbezüglichen Mittheilung in Nr. 90 S. 845 d. Ztg. ist noch folgendes nachzutragen:

Diese Bahn ist der in Galizien gelegene Theil der Eisenbahn Stanislau-Marmaros-Sziget, welche die Karpathen in der Woronienkahöhe überschreitet. Der in Ungarn gelegene Theil wird im Laufe des nächsten Sommers eröffnet. Der beide Länder verbindende Tunnel ist 1 221 m lang (Scheitelhöhe 836 m, wovon 653 m in Galizien, der Rest in Ungarn gelegen ist. Unter den Bauwerken nehmen das grösste Interesse die Brücken bei Jaremcze und Jamna in Anspruch, welche 190 bezw. 122 m lang sind und eine gewölbte Mittelöffnung von 65 bezw. 38 m Spannweite haben. Die Brücke bei Jaremcze ist die weitestgespannte gewölbte Eisenbahnbrücke der Welt. Das vom Baudirektor der Staatsbahnen, Hofrath Ritter v. Bischof, grundsätzlich angenommene Prinzip, das Eisen im Brückenbau zurückzudrängen und durch Steinbauten zu ersetzen, ist bei den Brückenbauten von Jaremcze und Jamna angewendet worden. Die Oesterreichische Eisenbahntechnik hat hiermit im Brückenbau eine Neuerung eingeführt, deren Werth nicht so sehr in Ersparungen an Bau- und Erhaltungskosten, als in der grösseren Sicherheit des Bahnverkehrs gelegen ist; aber gewölbte Brücken sind wegen ihres grossen Eigengewichtes gegen eine Vergrösserung der Verkehrslasten nahezu unempfindlich, während die Benutzung schwererer Lokomotiven mit einer kostspieligen Rekonstruktion der eisernen Brückentragweite verbunden ist. Dass die Fortschritte der Gewölbetheorie beim Bau der Eisenbahn Stanislau-Woronienka in so erfolgreicher Weise verwendet werden konnten, ist das Verdienst des Konstrukteurs der Brücken, des Generaldirektionsraths Ludwig Huss, der die Ansicht vertritt, dass die Grenzen der zulässigen Gewölbespannweiten noch lange nicht erreicht sind, und der eine Spannweite von 100 m für ausführbar hält.

Csetnekthalbahn: Betriebseröffnung.

Zur Ergänzung der Mittheilung in Nr. 92 S. 866 d. Ztg. ist noch mitzutheilen, dass die am 13. November d. J. eröffnete, 23,8 km lange Csetnekthalbahn in Station Pelsöcz von der Bahnlinie Banreve-Dobsina abzweigt. An derselben liegen die Stationen: Kun-Tapolcza (7,1 km ab Abzweigstation Pelsöcz), Haltestelle Csetnek varos (13,1 km), Csetnek (14,1 km), Verlade- und Haltestelle Rester (15,5 km), Ochtina (17,5 km), Rochfalva (20,6 km) und Nagy Szlabos (23,8 km).

Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Csetnek varos für Personen- und Gepäckverkehr, die Verlade- und Haltestelle Rester für Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet.

Die Lokalbahn untersteht der Betriebsleitung in Miskolcz.

Aenderung von Stationsnamen.

Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn. Der Name der zwischen den Stationen Villany und Ata gelegenen Haltestelle Trinitas ist in „Vokany“ abgeändert worden.

Eröffnung der Station Gyekenyes.

Auf der Dombovar-Agramer Linie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wurde zwischen den Stationen Csurgo und Kaproncza eine neue Station Gyekenyes für den gesammten Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Neu-Zagorz.

Die Station Neu-Zagorz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ist mit dem 15. November d. J. für den Güterverkehr aufgelassen worden. Von diesem Zeitpunkte an werden Stückgüter daselbst überhaupt weder aufgenommen noch ausgefolgt; für Güter in Wagenladungen, welche allenfalls in Neu-Zagorz zur Auf- oder Abgabe gelangen sollten, wird die Station Zagorz als Expeditionsstelle funktioniren.

In der Station Neu-Zagorz gelangen sonach nur Personen und Reisegepäck zur Abfertigung, während der gesammte Güterexpeditionsdienst in Zagorz vereinigt ist.

Ausserordentliche Generalversammlung der Lokalbahn Laibach-Stein am 17. November d. J.

Wie der Obmann des Gesellschaftsvorstandes, Hofrath Dr. Liharzik, der Versammlung mittheilte, hat die Regierung die Absicht kundgegeben, mit der Einlösung der Gesellschaftsbahn durch den Staat vorzugehen. Der Gesellschaftsvorstand stellt nun den Antrag: „Der Gesellschaftsvorstand wird unter der Bedingung der Erwerbung sämmtlicher Stammaktien und Uebernahme sämmtlicher Passiven, insbesondere der gesammten Prioritäts-Obligationenschuld durch den Staat ermächtigt, an denselben das gesellschaftliche Unternehmen zu übertragen, sämmtliche Aktiven demselben zu übergeben und die zur Durchführung erforderlichen Urkunden namens der Gesellschaft zu unterfertigen.“ Der Antrag wurde ohne Diskussion einstimmig angenommen. Die Versammlung ermächtigte weiter den Gesellschaftsvorstand, nach erfolgter Uebertragung des Bahnunternehmens an den Staat die Liquidation der Gesellschaft einzuleiten.

Konstituirende Generalversammlung der Aktiengesellschaft der elektrischen Strassenbahn Budapest-Neupest-Rakospalota am 18. November d. J.

Nachdem alle gesetzlichen Formalitäten erfüllt und das ganze Anlagekapital von 1 590 000 fl. vollständig gezeichnet und eingezahlt worden ist, kann die Aktiengesellschaft sich nunmehr konstituiren. Die Wahlen in die Direktion und in das Aufsichtskomitee wurden vorgenommen und zum Direktionspräsidenten Dr. Alexander v. Matlekovit, gewesener Sektionschef im bestandenen Ungarischen Handelsministerium, gewählt.

Ueber die mechanischen Motoren und Betriebssysteme bei den Strassen- und Kleinbahnen

sprach im Verein für Lokal- und Strassenbahnwesen deren Präsident, Civilingenieur E. A. Ziffer, und zwar über die Systeme der feuerlosen Motoren, der Press- oder Luftdruckmotoren, der Strassenbahnen mit Seilbetrieb (Kabelbahnen), die Gasmotoren, die Motoren bei Verwendung chemischer Stoffe und verschiedene andere Motoren und Betriebssysteme mit Ausschluss des Lokomotiv- und elektrischen Betriebes. Unter Anlehnung an seinen über diesen Gegenstand der in Köln Ende August d. J. stattgehabten VIII. Generalversammlung des internationalen permanenten Strassenbahn-Vereins erstatteten Bericht, beschränkte sich der Redner vornehmlich auf die Wiedergabe der mit den vorangeführten Betriebssystemen gemachten Erfahrungen. Die in kurzen und scharf skizzirten Umrissen sich bewegenden Ausführungen desselben, denen die aus eigener Anschauung gemachten Studien zur Grundlage dienten, enthalten höchst beachtenswerthe Aufschlüsse. Insbesondere würdigte Ingenieur Ziffer die konstruktiven Eigenthümlichkeiten der Kabelbahnen, die namentlich in Amerika sowohl in technischer als finanzieller Beziehung wegen ihrer geringen Betriebskosten und Leistungsfähigkeit bedeutsame Erfolge erzielt haben, einer eingehenden sachlichen und durch statistische Daten illustrirten Erörte-

rung. Von den übrigen Motoren verdienen in erster Reihe die feuerlose Lokomotive Lamm-Francq, sowie der Pressluftmotor Mékarski und die Gasmotoren in Betracht gezogen zu werden. Auf Grund tabellarischer Aufzeichnungen weist der Redner nach, dass sich die Anlagekosten im Vergleich zu den billigsten des Ammoniakmotors beim Pferdebetriebe um 1 %, bei der Verwendung von Pressluft um 5 %, beim Gasmotor um 7 %, beim Dampf- oder Heisswassermotor um 12,3 %, beim elektrischen Betrieb um 21,7 % und bei den Kabelbahnen um 67 % höher stellen. Wenn auch hierbei gleiche lokale und sonstige bauliche und betriebstechnische Verhältnisse, bei gleicher Bahnlänge und gleicher Verkehrsdichte vorausgesetzt sind, so können diese Angaben nur als Anhaltspunkte zur Beurtheilung der zu wählenden Betriebsarten oder Motoren angesehen werden und sind daher von Fall zu Fall in Bezug auf ihre Richtigkeit einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. In dem Schlussworte betonte der Vortragende, dass die Frage des besten und zweckmässigsten Strassenbahnmotors gegenwärtig nicht vollständig gelöst erscheint und der Kampf um seine Herrschaft noch der Zukunft zur Austragung überlassen bleiben dürfte.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Mehr noch als die nach dem Spekulationsfieber der vorletzten Wochen eingetretene Ernüchterung hat die Befürchtung einer wiederholten Ministerkrise in Ungarn die Kauflust niedergehalten. Die Verzögerung bezüglich der Sanktion der kirchenpolitischen Vorlagen hat nämlich die Freunde und Gegner derselben in Ungarn in Aufregung versetzt, und den Ungarischen Industriewerthen wurde die Belehnung seitens mehrerer Banken theils erschwert, theils ganz verweigert. Unter diesen Verhältnissen litt auch der Eisenbahnmarkt; waren schon unter der vorwöchentlichen Notirung deren Kurse gesunken, so nahm der Rückgang einen weiteren Umfang. So notiren die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 3445, der Nordwestbahn 241, der Elbethalbahn 272,75, der Staatsbahn 382,25, der Aussig-Teplitzer Bahn 1790, der Buschtěhrader Bahn lit. A. 1350, der Kaschau-Oderberger Bahn 193,50 und der Ungarisch-Galizischen Bahn 209. Wegen der verzögerten Verstaatlichungsverhandlungen hoben sich Südbahn (108) um ein Geringes; dasselbe war aus unbekannten Ursachen mit den Aktien der Böhmischen Nordbahn (315) der Fall. In Prioritäten stockte das Geschäft ganz. Eine günstigere Stimmung für Lokalbahnwerthe erwartet man von der, unter Mitwirkung Oesterreichischer und Ungarischer Bankfirmen, in Brüssel gegründeten „Banque Belge des chemins de fer", welche den Zweck verfolgt, Eisenbahntitres zu erwerben, dagegen einheitliche Obligationen zu emittiren und ein Hauptaugenmerk auf Oesterreichische und Ungarische Lokalbahnen zu richten. Für Oesterreich-Ungarn wurde ein Komitee mit dem Sitze in Wien delegirt, welchem die Aufgabe zufällt, die Oesterreichischen und Ungarischen Geschäfte zu studiren.

Aus Russland.

Zur Reform der Personentarife.

Wir haben fortgehend über die Entwickelung der Reform der Personentarife in Russland berichtet. Gegenwärtig soll dieselbe soweit vorbereitet sein, dass sie, sofern sich nicht wider alles Erwarten unüberwindliche Hindernisse einstellen, zum 1. Dezember 1894 in Kraft tritt. Uebrigens sollte es nicht besonders Wunder nehmen, wenn eine Verschiebung des Einführungstermines eintreten würde, denn die Vorbereitungen, soweit sich dies von aussen her übersehen lässt, machten immerhin noch bis in die allerletzte Zeit einen unfertigen Eindruck. So wird z. Z. noch kommissarisch darüber berathen, ob das Abrechnungsverfahren über den Personenverkehr in Petersburg in einem grossen Abrechnungsbüreau konzentrirt werden oder aber bei der einzelnen Verwaltung verbleiben soll. Die Vertreter der Regierung wollen ersteres, während die Bahnverwaltungen dem entgegentreten.

Nebenstehend geben wir eine Abbildung der Fahrkarten, wie sie bei Durchführung der Reform zur Verwendung kommen sollen, in natürlicher Grösse. Bekanntlich kommen drei verschiedene Gattungen zur Verwendung:

Format I ist ein Kartonbillet und bestimmt, zu Fahrten zwischen denjenigen Stationen benutzt zu werden, die einen besonders lebhaften Verkehr untereinander haben.

Format II ist gleichfalls ein Kartonbillet und enthält 15 Stationen aufgeführt, die in einem Umkreise von nicht mehr als 300 Werst von der Ausgabestation entfernt liegen. Beim Verkauf schneidet der Kassirer so viel Stationen ab, dass die letzte auf dem Billete verbleibende Station diejenige ist, welche der Reisende zu erreichen wünscht.

I.

0000
I. Kl.
St. Petersburg
Nikolaibahn
Rostow a. Don
Süd-Westbahn
über Moskau-
Rjäsan-Koslow.

für die Fahrt	für 10 Pfund Gepäck
30 R. 00 K.	78,75 Kop.

Gültig für 9 Tage
Nicht übertragbar.

St. Petersburg — über Moskau-Rjäsan-Koslow. — Rostow a. Don
0000

II.

0000
III. Klasse
Von d. Stat. Kursk
Kursk-Chark.-As. E.
Lokalverkehr.
Gültig für 2 Tage.
Nicht übertragbar.

10 Pfund Gep. Kp.	K.-Ch.-As. E.	R.	K.
1.51	Polewaja . .	0	38
2.99	Solnzewo . .	0	75
4.20	Marjino . . .	1	05
5.58	Prochorowka .	1	39
7.02	Kustarnaja .	1	76
8.11	Bjelomjestnaja	2	02
8.63	Bjelgorod . .	2	16
9.72	Wessel.-Lop. .	2	38
10.98	Kasatsch. Lop.	2	58
12.48	Dergatschi . .	2	81
13.17	Charkow . .	2	92
14.19	Merefa . . .	3	73
15.53	Borki	3	29
16.50	Taranowka . .	3	44
17.25	Alexejewka . .	3	80

Von d. Stat. Kursk
Kursk.-Chark.-As. E.
Lokalverkehr.
III. Klasse
0000

III.

0000
Stammende zum Billet
von . . . . Eisenb. . . . bis . . . . Eisenb. . . . über . . . .

Zonen	Preis d. Billets	Gültigkeitsdauer (N. übertrgb.)	für 10 Pfd. Gepäck
20te. (851—885 W.)	07 R. 60 K.	5 Tage	45,75 K.
19te. (816—850 W.)	07 R. 40 K.	5 Tage	44,25 K.
18te. (781—815 W.)	07 R. 20 K.	5 Tage	42,75 K.
17te. (746—780 W.)	07 R. 00 K.	4 Tage	41,25 K.
16te. (711—745 W.)	06 R. 80 K.	4 Tage	39,75 K.
15te. (681—710 W.)	06 R. 60 K.	4 Tage	38,25 K.
14te. (651—680 W.)	06 R 40 K.	4 Tage	36,75 K.
13te. (621—650 W.)	06 R. 20 K.	4 Tage	35,25 K.
12te. (591—620 W.)	06 R. 00 K.	4 Tage	33,75 K.
11te. (561—590 W.)	05 R. 80 K.	3 Tage	32,25 K.
Zonen	Preis d. Billets	Gültigkeitsdauer (N. übertrgb.)	für 10 Pfd. Gepäck

0000
Billet III. Klasse
von . . . . Eisenb. . . . bis . . . . Eisenb. . . . über . . . .

Format III ist auf Papier hergestellt. Das Billet besteht, wie der Augenschein lehrt, aus 3 Theilen. Das Stammende bleibt in der Kasse und zwar mit so viel anhängenden Zonen aus dem zweiten Theile des Billets, als der Reisende nicht zu kaufen wünscht. Der dritte Theil ist das eigentliche Billet, in das der Kassirer zunächst die Abgangsstation, sodann die Reiseroute und endlich die Station einträgt, bis zu welcher die

Reise geht und die in die letzte auf dem zweiten Theile des Billets noch vorhandene Zone fallen muss.

Man sieht, die Organisation ist nicht sehr einfach und auf verkehrsreichen Stationen werden die Kassirer einen schweren Dienst haben, während das Publikum aller Wahrscheinlichkeit nach nicht mit der erwünschten und wohl auch nothwendigen Schnelligkeit bedient werden wird. Aber — abwarten, vielleicht geht es doch besser, als es zunächst scheinen will.

Die Organisation öffentlicher Arbeiten in Nothstandsjahren ist, wie aus St. Petersburg geschrieben wird, nicht fallen gelassen. Die Schaffung eines besonderen Instituts für öffentliche Arbeiten ist fürs erste nicht ins Auge gefasst. Weiterhin ist der Gedanke, diese Arbeiten den kommunalen (landschaftlichen und städtischen) Organen zu überlassen, bei Seite geschoben; die volle Leitung dieser Angelegenheit soll der Staatsregierung vorbehalten bleiben. Zu dieser Entscheidung hat nicht allein die zur Zeit herrschende Richtung, möglichst vieles von der ausführenden Verwaltung in die Hände der Regierung zu legen, geführt, sondern auch der Gesichtspunkt, dass bei eintretenden grösseren Kalamitäten, die sich auf weite Gebiete erstrecken, die einzelnen Städte, Kreise und endlich auch das Gouvernement der Steuerung der Noth durch Beschaffung von Arbeiten nicht gewachsen sein können, vielmehr wird sich, wie es die letzte Nothstandsperiode gezeigt, die Ueberführung von Arbeitsuchenden aus einem Gouvernement in das andere als nothwendig erweisen. Und da erachtet man es für geeigneter, die ganze Verwaltung der öffentlichen Arbeiten der Regierung zuzusprechen, wobei es selbstverständlich nicht ausgeschlossen wird, dass in solchen Zeiten der Noth auch Stadt und Landschaft in freier Initiative ausserordentliche Arbeiten vornehmen.

Mit der Ermittelung und Leitung öffentlicher Arbeiten sind fürs erste zwei Ministerien betraut: das der Wegebauten, wie auch das der Landwirthschaft und Domänen. Es ist den beiden Ministerien die Aufgabe gestellt, durch ihre lokalen Organe zu ermitteln, welche Arbeiten vorgenommen werden können, wobei durchaus der Grundsatz beobachtet werden soll, dass nur der Volkswirthschaft resp. dem Fiskus nützliche Unternehmungen in Angriff genommen werden sollen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Arbeiten gerichtet, die im Winter ausgeführt werden können. Auf Grundlage dieser Angaben, die bereits einfliessen, wird dann — in beiden Ministerien — ein Plan für öffentliche Arbeiten fertiggestellt werden. Tritt dann irgendwo im Reich eine Missernte ein, so kann sofort den Arbeitsuchenden Beschäftigung angeboten werden. Wir brauchen, um die Bedeutung solcher planmässigen Vorbereitung zu zeigen, nur an den Missstand zu erinnern, der sich in den letzten Nothstandsjahren zeigte, als Monate lang an der Frage gearbeitet wurde, was für Arbeiten vorgenommen werden können und also erst nach Monaten mit der Vergebung dieser Arbeiten zu beginnen war. In Zukunft wird so etwas nicht möglich sein.

Aus Belgien.

Tarifbegünstigungen der Landwirthschaft.

In Belgien wird schon seit lange der Ackerbau von den gewerblichen Betrieben überflügelt; so manche Vorgänge der Arbeiterbewegung in den vorzugsweise gewerblichen Bezirken scheinen aber die Regierung darauf hinzuweisen, dass es nothwendig ist, diesen Uebergang durch Tarifbegünstigungen der Landwirthschaft zu verlangsamen. Zu diesem Zweck sind eine Reihe von Tarifermässigungen eingeführt worden, die grösstentheils am 1. Oktober d. J. in Kraft getreten sind. Aus einer vollzähligen Aufführung dieser Ermässigungen im „Moniteur des chemins de fer“ entnehmen wir folgendes:

A. Unbehauenes Holz, lange Grubenhölzer, Holzschindeln, Mohrrüben, ungebrechter Hanf, Heu, ungebrechter Flachs, weisse Rüben, Hopfenstangen und Oelkuchen sind aus der 3. Tarifklasse in die 4. Klasse, die bisher im allgemeinen den Rohstoffen vorbehalten war, überführt worden und geniessen dadurch eine durchschnittliche Ermässigung von 25 %.

B. Der durch Ministerialerlass vom 7. Mai 1886 geschaffene Ausnahmetarif Nr. 30 (tarif spécial) setzt das Mindestgewicht, das zur Anwendung der Sätze 1. Klasse Nr. 3 auf Sendungen im allgemeinen gefordert wird, von 400 auf 200 kg herab und bringt dadurch eine Ermässigung von 50 %; er war ursprünglich anwendbar auf: a) chemische und künstliche Dünger, nämlich wollene Lumpen, Chlorkali, Lederabfälle, Hornabfälle, rohes Ammoniakwasser, Guano, Chilisalpeter, Düngerkohle, ausgekochte Knochen, Knochenpulver, Phosphatdünger, phosphorsaurer Kalk, Dungpulver, Wollstaub, Rückstände von Kalisalpeter, Lederspähne, schwefelsaures Ammoniak, Russ in Säcken, schwefelsaures Kupferoxyd, Kalk-Superphosphat und altes Schuhwerk; b) landwirthschaftliche und andere zum Haushalt dienende Erzeugnisse, nämlich Butter, Mohrrüben, Sellerie, Kohl, Bohnen, trockener Käse, thierisches Speisefett, trockene Bohnen, Schicken, Milch, geschlachtete Kaninchen, Speck, Margarine, weisse Rüben, Zwiebeln, Porre, trockene Erbsen, Kartoffeln, Schweineschmalz und Schweinefleisch. Vom 1. Oktober 1893 ist dieser Tarif ausgedehnt worden auf: a) Dünger im allgemeinen; b) frisches inländisches Obst im allgemeinen, frisches und trockenes inländisches Gemüse im allgemeinen, Sämereien, Erdäpfel, Oelkuchen, Bienen, rohes Wachs und Honig.

C. Der Ausnahmetarif Nr. 36 war ursprünglich anwendbar für Kalk und Kalkasche zur Bodenverbesserung, rohe Bruchsteine, städtischen Schmutz und Unrath, Kalischmutz zum Düngen, Schlackenasche, Hammerschlag, Steinbruchsabfälle, Treber, gemischten Dünger, Mist im allgemeinen, Sand im allgemeinen, Sodarückstände, ungesiebten Kies, Kalksteine, Rübenschlempe, Kalkrückstände der Zuckersiederei, Brennereischlempe, Phosphatschlacke in Pulver oder Stücken, gebrauchte Gerberlohe, Steine und Erde aus Kohlengruben und Abtrittsdünger in Fässern, sofern diese Gegenstände in Sendungen von wenigstens 10000 kg aufgegeben wurden. Vom 1. Oktober d. J. sind die Sätze dieses Tarifs für Entfernungen von 100 und mehr Kilometern um 10 bis 15 % ermässigt worden; ausserdem wurde er ausgedehnt auf: Brennholz, Haidekraut und Reisig, Chlorkali, Zuckererde, Reisigbündel, Faschinen, Guano, Chilisalpeter, Düngerkohle, Knochenmehl, Hornmehl und rohes Kalisalz zur Bodenverbesserung, die früher der 4. Tarifklasse angehörten und durchschnittlich eine Ermässigung von 30 % erfahren. Endlich ist dieser Tarif auf Rübensendungen von wenigstens 50000 kg, die auf mindestens 100 km befördert werden, ausgedehnt worden.

D. Der Ausnahmetarif Nr. 37 (neu) ist anwendbar auf: a) städtischen Schmutz und Unrath, Kehricht, Abtrittsstoffe in Fässern bei Aufgabe von 10000 kg; b) Pflastermaterialien, nämlich Schlacke, Steinbruchsabfälle, Kies im allgemeinen, rohe Bruchsteine, ungeschlagene Kieselsteine, Steine und Erde aus Kohlengruben bei Aufgabe von 50000 kg. Diese Gegenstände erfahren gegenüber dem früher geltenden Ausnahmetarif Nr. 36 eine durchschnittliche Ermässigung von 25 %.

E. Der Ausnahmetarif Nr. 38 (neu) gilt für städtischen Schmutz und Unrath, Kehricht und Abtrittsstoffe in Fässern bei Aufgabe von 10000 kg, wenn zugleich die Betriebsmittel ohne Lauf- und Zeitmiethe vom Versender beigestellt werden. Er ermässigt bei Entfernungen von 100 km und mehr die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 37 um 50 Cts. für die Tonne, bringt also gegenüber dem früher geltenden Ausnahmetarif Nr. 36 Ermässigungen bis zu 40 %.

F. Besondere Begünstigungen sind noch für Zuckerrüben und ungebrechten Flachs bewilligt. Wie alle Waaren der 4. Tarifklasse mussten Zuckerrüben früher in Sendungen von wenigstens 10000 kg aufgegeben werden; als Ausnahme von der allgemeinen Regel ist für Rüben dieses Mindestgewicht trotz Beibehaltung der Sätze der 4. Tarifklasse künftig beseitigt, vorausgesetzt, dass die Sendung nur einen Wagen einnimmt und dieser voll beladen ist. Ungebrechter Flachs gehörte bisher unter die sperrigen Waaren, die einem Frachtzuschlag von 50 % ihres wirklichen Gewichts unterlagen, wobei für die Benutzung eines Wagens von 10 t die Gebühr mindestens nach einem Gewichte von 5000 kg berechnet wurde. Wenn künftig die Verwaltung aus Mangel an grossen Wagen die Verwendung gewöhnlicher Wagen zur Beförderung von ungebrechtem Flachs gestattet, so muss die Gebühr ausnahmsweise nach einem Höchstgewicht von 4000 kg für den verwendeten Wagen berechnet werden.

Fahrpreisermässigung für Wähler.

Aus Anlass der jüngsten Wahlen hat die Staatsbahnverwaltung daran erinnert, dass die Wähler zu der gesetzgebenden Kammer, den Provinzialvertretungen und den Räthen der Sachverständigen für die Reise von der ihrem Wohnort nächstgelegenen Station nach dem Wahlort Anspruch auf eine 50 % Ermässigung gegenüber den einfachen Fahrkarten haben. Die ermässigten Fahrkarten gelten im allgemeinen nur für den Wahltag und nur, wenn der Wähler nicht rechtzeitig am Wahlort ankommen kann, für die Hinreise 1 Tag vorher und für die Rückreise 2 oder 3 Tage nachher.

Abzeichen für Zeitkarten-Inhaber.

Die Staatsbahn beabsichtigt, um die Inhaber von Zeitkarten den Aufsichtsbeamten leichter kenntlich zu machen, metallene Abzeichen einzuführen, die von dem Inhaber im Knopfloch zu tragen sind, in erhabener Prägung die Klasse angeben und sich ausserdem durch die Farbe unterscheiden. Die Zeitkarten selbst bleiben bestehen, sind aber dann nur bei ausserordentlichen Prüfungen vorzuzeigen.

Fahrkarten nach mehreren Bestimmungsstationen.

Auf Anweisung des Ministers wird die Staatsbahn im inneren Verkehr für Entfernungen bis zu 75 km aufwärts in den Stationen, Haltestellen und Haltepunkten nach und nach einfache und Rückfahrkarten unter folgenden Bedingungen einführen: 1. Die neuen Fahrkarten sind für gewöhnliche Züge nach allen auf der Rückseite angegebenen Bestimmungsstationen gültig. 2. Bei den Rückfahrkarten kann der Stamm für die Rückfahrt auf irgend einer der angegebenen oder einer näher gelegenen Station benutzt werden. 3. Auf diesen Fahrkarten ist die kilometrische Entfernung zwischen der Ausgangsstation und den Bestimmungsstationen angegeben. 4. Wenn die Anzahl der in gleicher Entfernung liegenden Bestimmungsstationen die Herstellung von zwei verschiedenen Fahrkarten erfordert, so ist vor der Entfernung der Buchstabe A oder B zu setzen.

Stationseröffnungen.

1. Zwischen den Stationen Hoboken einerseits, Wilryck und Hemixem andererseits ist versuchsweise ein Personen-Haltepunkt unter dem Namen „Hoboken (rue de la Chapelle)" errichtet worden.

2. Der Haltepunkt Dergneau ist in eine Haltestelle für vollständigen Personen- und Gepäckverkehr, für beschränkten Wagenladungs- und Stückguts-, sowie für Pferde- und Viehverkehr umgewandelt worden.

Nationale Nebenbahngesellschaft

Durch Königlichen Erlass ist der Gesellschaft die Konzession für eine Nebenbahn von Brügge nach Swevezeele ertheilt worden. Zum Baukapital trägt der Staat 242 000 Frcs., und zwar in 90 jährlichen Zahlungen (Zins und Tilgung) von 8 470 Frcs. bei.

Die Gesellschaft ist ferner ermächtigt worden, die auf dem Gebiete der Stadt Mons gelegene Strecke über den Gendebien-, Industrie- und Dolez-Boulevard sowie über die Hyon-Avenue als untrennbaren Theil ihrer Vorort-Nebenbahnen von Mons herzustellen und zu betreiben.

Die Nationale Gesellschaft hat den Betrieb der Linien Bourcy-Houffalize, Paliseul-Bouillon und Arlon-Ethe an die „Société des chemins de fer régionaux de Belgique", ferner den Betrieb der Linie Groenendael-Overyssche an die Aktiengesellschaft „La Ruche" (Der Bienenkorb), Gesellschaft für den Betrieb von Nebenbahnen in Belgien, verpachtet; diese Betriebsüberlassungen sind durch Königliche Verordnungen genehmigt worden. Die Betriebsvergütung an die Pächterin beträgt bei der Linie Bourcy-Houffalize jährlich 1 500 Frcs. für 1 km nebst der Hälfte der noch verbleibenden Roheinnahme, bei der Linie Paliseul-Bouillon jährlich 1 200 Frcs. für 1 km nebst der Hälfte der noch verbleibenden Roheinnahme, endlich bei der Linie Arlon-Ethe jährlich 1 300 Frcs. für 1 km nebst der Hälfte der noch verbleibenden Roheinnahme, endlich bei der Linie Groenendael-Overyssche 46,4 % der Roheinnahme, wenn diese sich auf nicht mehr als 8 000 Frcs. für 1 km beläuft, während bei höherer Roheinnahme die Betriebsvergütung nach der Gleichung: $x = 46{,}4 \left(\frac{R - 8\,000}{1\,000}\right)$ berechnet wird.

Aus Italien.

Bahneröffnungen.

Lecco-Colico. Infolge der am 1. August d. J. stattgehabten Betriebseröffnung der Schlussstrecke Bellano-Colico dieser zum Mittelmeernetz gehörigen Linie, welche letztere die Valtellinlinien ab Colico nach Sondrio und nach Chiavenna mit dem Italienischen Haupt-Eisenbahnnetz verbindet, dürfte ein kurzer Ueberblick über das Valtellin-Bahnnetz am Platze sein.

Die Konzession war gemäss Uebereinkommens aus Juni und Gesetzes aus Juli 1888 ertheilt worden, wonach Lecco-Lierna (15 km) am 5. Mai 1893 und Lierna-Colico am 5. Mai 1895 zu eröffnen blieb. Die Bauarbeiten wurden indess derart gefördert, dass die erstgenannte Strecke nebst Lierna-Bellano bereits am 1. Juli 1892 und der Rest um 9 Monate vor dem bestimmten Endtermin betriebsfertig wurde. Die 39 km lange Linie zweigt vom alten Bahnhof Lecco ab, läuft in eiserner Unterführung unter der Valsassiner Provinzialstrasse, mittelst eisernen Röhrenbaues unter dem Badonikanal, in schräger Unterführung unter der Stelviostrasse und erreicht den Comersee, an welchem sie den Hügel des alten Kirchhofes mit einem 68 m langen Tunnel durchsetzt. Dann läuft sie bis Bellano längs des Seeufers auf dem Höhenzuge der grossen Heerstrasse, welche zu Anfang dieses Jahrhunderts von Oesterreich erbaut wurde. Nördlich von Bellano beginnt die letzteröffnete Reststrecke mit Ueberschreitung des Piovernaflusses auf gemauerter Brücke (2 Bogen zu je 10 m Lichtweite), läuft wieder unmittelbar am Seeufer auf der Höhe genannter Heerstrasse bis Dervio, kreuzt dort diese Heerstrasse mittelst schräger Unterführung und überschreitet das Delta des Varroneflusses mit einer Brücke von 5 Bogen zu je 6 m. Dann wird die Heerstrasse zu ebener Erde wieder gekreuzt, der See wieder erreicht und neben der Heerstrasse bis Kastell Corenno Plinio das Seeufer verfolgt, unter welchem Kastell ein Tunnel durchführt. Das Seeufer verlassend durchbricht die Bahnlinie dann mittelst Tunnels den Bergpfeiler, welcher die Halbinsel Piona bildet, berührt den gleichnamigen kleinen See, läuft durch mehrere Tunnelungen bis zur Ebene vor Colico am Abhang des Legnone (welcher nach Süden das obere Addathal abschliesst), überschreitet die Strasse zum Hafen auf einem Viadukt von 5 Bogen (einer zu 11,6 m und 4 zu je 8 m) und vereinigt sich im alten Bahnhof Colico mit den Linien nach Sondrio und Chiavenna.

Die Bahnhöfe und Haltestellen der Linie ab Lecco sind: Haltestelle Abbadia 7 km, Bahnhof Mandello Tonzanico 9,5 km, Haltestelle Olcio 12 km, Bahnhof Lierna 15 km, Haltestelle Fiumelatte 20 km, Bahnhof Perledo-Varenna 23 km, Bellano 25 km, sowie die jetzt eröffneten Stationen Dervio 30 km, Haltestelle Dorio 33 km, Haltestelle Piona 37 km und Colico 39 km ab Lecco.

Von dem äusseren Gelände der Haltestelle Fiumelatte aus, welche terrassenförmig angelegt ist, geniesst man den grossartigsten An- und Ueberblick der beiden Seenzipfel, welche bei Bellaggio zusammenstossend mit dem nördlichen Stücke zusammen dem Comersee die Form eines umgestürzten Y geben. Auf kurze Entfernung von Fiumelatte nach Bellano zu überschreitet die Bahn auf einem Viadukt von ansehnlicher Höhe den Bergstrom, welcher genannter Burg den Namen gegeben hat. Dieser Fluss ist im Winter fast völlig ausgetrocknet, aber im Frühjahr jeden Jahres beginnen die Wasser aus den natürlichen Felsenspalten zu quellen und stürzen sich durch das steile und felsenbesäete Flussbett mit lärmendem und weissschimmerndem Wasserfall in den Comersee. 2 km von Fiumelatte zeigt sich Varenna nahe dem lachenden Menaggio, und der Eindruck des Ausblickes auf den See wird noch grossartiger und geradezu majestätisch durch die unzähligen Häuser, Villen und Ortschaften, welche sich um die zahlreichen Glockenthürme malerisch gruppiren und von dem immergrünen Hintergrund lieblich abheben, in verschiedenen Stufen auf den wechselnden Abhängen liegend. Dann kommt man nach dem zierlichen und sauberen Städtchen Bellona, auf dem Delta des Pioverna gelegen; dieser Fluss strömt nahe dem Bahnhof in tiefem Felsenriss vorbei, eine der seltenen Sehenswürdigkeiten der Alpengegend darbietend, welche wegen des überwältigenden Anblickes und des eigenthümlich tosenden Geräusches unter dem Namen des „Schreckens von Bellano" bekannt ist. Hinter Dervio, einem ansehnlichen Orte auf dem ausgedehnten Delta des Varrone kreuzt die Bahn die malerische Burg von Corenno, welche angeblich von Plinius bewohnt wurde, und gelangt nach Dorio, welches nebst Corenno von Griechischen Kolonien aus gegründet sein soll. Nach Durchschreiten des langen Tieflandes von Piona gelangt die Bahn nach Colico, dem Blick des Reisenden den Gipfel des Legnone zeigend, welcher sich 2 160 m über dem Meeresspiegel erhebt.

Auf der ganzen Bahn, welche den Namen einer Touristen- und Luxusbahn mit Recht verdient, sind die Baulichkeiten für Reisende, sowie die Zugänge zu den schönsten Aussichtspunkten mit besonderer Sorgfalt angelegt.

Die Linie Lecco-Colico enthält 27 Tunnels von zusammen 13 km Länge, d. h. das genaue Drittel der ganzen Bahnlänge; die längsten darunter sind der Tunnel von Mercate (zwischen Varenna und Bellano) mit 1 300 m, der von Dervio mit ebenfalls 1 300 m und der von Piona mit 1 340 m Länge; verschiedene Tunnels und Galerien sind lediglich angelegt, um die Bahn vor etwa herabstürzenden Felsstücken zu sichern. Die weiteren Kunstbauten bestehen aus 26 Viadukten und Brücken, sowie 164 kleineren Bauten nebst zahlreichen Schutz- und Bekleidungsmauern; überhaupt sind mit Rücksicht auf die grössere Sicherheit die Kunstbauten mit verschwindenden Ausnahmen in festem Mauerwerk ausgeführt. Jedoch liessen sich 18 Wegekreuzungen nicht vermeiden. — Die 43 Wärterhäuser dienen je für 2 Familien. Die grösste Neigung beträgt 1 %, wobei der Bahnhof Lecco auf 213,2 m, Bellano auf 205,7 m und Colico auf 210,5 m Meereshöhe belegen ist. Die höchsten Punkte bilden die Haltestelle Fiumelatte auf 230,7 m und die Mitte des Tunnels von Piona auf 217,6 m Höhe. Der Krümmungshalbmesser wechselt zwischen 300 und 2 000 m. Mit Eröffnung der Linie fällt für die Ortschaften im Bereich der Bahnstrecken ab Colico nach Sondrio und Chiavenna die bisherige Abfertigung im Transit über den Comersee fort und hat die Instradirung nur über den Bahnweg stattzufinden, mit Ausnahme einer etwaigen ausdrücklich anderweitigen Bestimmung seitens des Absenders.

Aus Asien.

China.

Aus einem Aufsatz der Zeitschrift „Commerce“ entnehmen wir über die Anfänge des Eisenbahnbaues in China folgendes: Im Jahre 1863/64 legte im Himmlischen Reiche der Engländer Sir Macdonald Stevenson einen Entwurf für den Bau von Eisenbahnen und gewaltigen Lagerhäusern vor, kam aber nicht zum Ziele. So blieb die Lage, bis sich im Jahre 1873 der König der Belgier und der Herzog von Sutherland um die Bildung der Woosung Road Company bemühten. Der Verkehr zwischen Schanghai und Wusung, die etwa 15 km von einander entfernt sind, ist sehr bedeutend und seit langer Zeit machte sich das Bedürfniss nach einem schnelleren Verkehrsmittel, als es der Wusungfluss bietet, fühlbar. Die Gründer der Gesellschaft erhielten nach langen Verhandlungen die Genehmigung zum Bau einer Strasse zwischen Schanghai und Wusung und stellten auf Grund dieser Ermächtigung eine Eisenbahn längs der Strasse her. Gegenüber dieser etwas kühnen Ausdehnung des Wortlautes verhielten sich die Chinesischen Beamten mit echt Orientalischer Schlauheit abwartend, indem sie weder ihre Billigung noch Missbilligung erklärten. Die Bahn wurde also trotz unendlicher Schwierigkeiten, die aus der Feindseligkeit der Bevölkerung erwuchsen, gebaut; die Spurweite betrug nur 0,76 m und die Lokomotiven wogen nur 1500 kg.

Am 1. Juli 1875 wurde die Bahn eröffnet, aber im August wurde ein Chinese von einem Zuge überfahren und getödtet. Dieser Unfall entschied über das Schicksal der Gesellschaft; denn die Chinesischen Beamten warteten nur auf eine Gelegenheit, um Partei zu ergreifen: „Wir haben Euch die Herstellung einer Strasse gestattet,“ — sagten sie — „aber es ist niemals die Rede von Schienen und Euren Eisenteufeln gewesen. Wir haben Euch nicht erlaubt, unsere Einwohner zu tödten und es ist klar, dass sich der Unfall wiederholen kann.“ Die Gesellschaft setzte trotzdem den Betrieb noch 1 Jahr lang fort, aber sie musste ihn endlich aufgeben und die Schienen aufnehmen; diese wurden sonderbarerweise für eine Bahn, deren Bau inzwischen auf der Insel Formosa genehmigt war, verwendet.

Der zweite Versuch wurde erst 10 Jahre später gemacht und hatte die Steinkohlenbergwerke von Kaiping in der Provinz Tetschili zum Schauplatz. Die Beförderungskosten für die aus diesen Gruben gewonnenen Kohlen waren sehr hoch, weil man sie auf einheimischen Wagen von der Grube bis zum nächsten Kanal schaffen musste. Die Bergwerksingenieure dachten seit Jahren daran, diese veraltete Beförderungsart durch eine Eisenbahn zu ersetzen, aber das Schicksal der Wusunggesellschaft war nicht geeignet, sie zu einem Versuch zu ermuthigen.

Glücklicherweise war der Vizekönig der Provinz, Li-Hung-Tschang, Europäischen Errungenschaften mehr geneigt. Man liess also stückweise eine Lokomotive kommen, die in der Grube zusammengesetzt wurde; zugleich legte man die Schienen, ersetzte die Fuhrwerke durch kleine Güterwagen und eines schönen Tages wurde der Vizekönig eingeladen, eine neue Beförderungsart zu besichtigen. Li-Hung-Tschang entsprach der Einladung mit grossem Gefolge; man liess ihn die Lokomotive „La Rocket de Chine“ besteigen und wusste ihn schliesslich zu bewegen, im Zuge Platz zu nehmen. Die Lokomotive machte ihre erste Reise (22 km hin und zurück) und nach der Rückkehr drückte der Vizekönig öffentlich seine Befriedigung aus. Sein Beispiel wurde um die Wette befolgt, die „Rocket de Chine“ war volksthümlich und das Feld gewonnen.

Dank diesem Erfolg erhielt die Gesellschaft bald die Genehmigung zur Verlängerung ihrer Bahn bis zum Meer. Das Anlagekapital für diese mit 1,44 m Spurweite gebaute Bahn wurde von Chinesischen Kaufleuten und Rhedern geliefert, die sich übrigens mit den aus der Bahn für ihre Geschäfte erwachsenden mittelbaren Vortheilen begnügen mussten. Die Regierung gab ihrerseits das Geld zur Fortsetzung nordwärts nach Lanchow und westwärts nach Tientsin und brachte bald das ganze Netz unter ihre Abhängigkeit. Man schreibt ihr sogar den Plan zur Verlängerung der Bahn von Tientsin bis Peking zu; doch stehen dem grosse politische und finanzielle Schwierigkeiten im Wege.

In Tongku, nahe dem Hafen von Taku, sind Einrichtungen getroffen worden, um aus den Eisenbahnwagen unmittelbar in die Schiffe überladen zu können. Zwischen Tongku und Tientsin verkehren Englische Wagen mit Schnellzuglokomotiven von 60 und 70 t. Sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr ist sehr bedeutend und es gibt unter der anwohnenden Bevölkerung keine Gegner der Eisenbahn mehr.

Für alle Erd- und Maurerarbeiten reichen die Chinesischen Arbeiter vollkommen aus, aber die Ingenieure und Lokomotivführer sind bis jetzt Engländer. Die Heizer ergänzen sich aus den Chinesen und man beschäftigt sich damit, sie in den Stand zu setzen, dass sie auch die Stellen der Lokomotivführer einnehmen können. In kurzem werden voraussichtlich nur noch die leitenden Beamten Europäer, und zwar Engländer sein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verlegung von Stationen.

Mit Ende dieses Monats wird der auf der Bahnstrecke Insterburg - Lyck in Kilometerstation 24,51 gelegene Personen-Haltepunkt Spirokeln für den Personenverkehr geschlossen und vom 1. Dezember d. J. ab in Kilometerstation 24,905 für den Personenverkehr eröffnet.

Eine Aenderung der Abfahrt der Züge von Spirokeln tritt hierdurch nicht ein.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Bromberg, den 24. November 1894. (2838)
Königliche Eisenbahndirektion.

2 Güterverkehr.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu von Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen, Stationen der Niederländischen Staatsbahn, nach Stationen der Badischen Staatsbahn vom 1. Januar 1889 tritt am 1. Dezember d. J. der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme der Station Almelo der Holländischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn, sowie Aenderungen des Haupttarifs und des Nachtrags I.

Köln, den 27. November 1894. (2839)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahn - Verband. Saarkohlen - Verkehr nach Oesterreich. Für die Beförderung von Gaskohlen ab den unten genannten Saargrubenstationen nach Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg werden ab 1. Januar 1895 bis Ende 1895 besondere Frachtermässigungen zugestanden, wenn die Sendungen in Ladungen zu mindestens 10000 kg pro Wagen aufgegeben werden, an Gasfabriken adressirt sind und im Laufe eines Jahres (1. Januar bis Ende Dezember) eine Gesammtmenge von mindestens 400 Wagenladungen durch einen Versender verfrachtet wird.

Die ermässigten Frachtsätze betragen:

Von	Nach Bozen-Gries	Nach Innsbruck	Nach Salzburg
	Mark für 100 kg		
Altenwald	1,76	1,38	1,22
Camphausen	1,77	1,39	1,22
Dechen	1,75	1,42	1,20
Dudweiler Grube	1,77	1,38	1,22
Heinitz	1,75	1,42	1,20
Kreuzgraben	1,77	1,39	1,22
Maybach	1,77	1,40	1,22
Sulzbach Grube	1,76	1,39	1,21

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt direkt zu den Frachtsätzen der bestehenden Saarkohlen-Ausnahmetarife, die hiernach gegenüber obigen ermässigten Sätzen gezahlte Mehrfracht wird gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe durch die Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen zurückgezahlt.

München, den 21. November 1894. (2840)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag XVII zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Ausser Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung“ und Aenderung der „Besonderen Tarifvorschriften“ enthält derselbe anderweite Entfernungen für die Station Berlin, Central-Markthalle, sowie neue Entfernungen für die Stationen Hohenstein in Nassau, Kettenbach, Michelbach in Nassau, Rückershausen und Rosdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und für die Stationen Deensen Arholzen, Eckerthal, Eutritzsch, Miesterhorst, Querum, Wenden und Ziepel des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg. Ferner sind darin für verschiedene Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg ermässigte Entfernungen vorgesehen und für die Stationen der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn anderweite Zuschlagskilometer

aufgeführt. In verschiedenen Ausnahmetarifen sind Aenderungen und Ergänzungen vorgenommen, während die Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. und Düngekalk neu zur Aufnahme gelangt sind.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu erhalten ist. (2841)

Frankfurt a/M., den 26. November 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalgütertarif, Heft D für den Verkehr der Kgl. Bayerischen Lokalbahnen. Am 1. Januar 1895 kommt zum Tarife für den inneren Verkehr der K. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der Kgl. Bayer. Lokalbahnen, vom 1. Januar 1893, der II. Nachtrag zur Einführung, welcher, soweit der Vorrath reicht, bei dem Materialdepot der unterfertigten Stelle unentgeltlich bezogen werden kann.

München, im November 1894. (2842)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 22 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme der Station Gotha des Direktionsbezirks Erfurt in den Ausnahmetarif 4 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II und der Verbandsstationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn in den Ausnahmetarif 9 für Braunkohlen-Darrsteine (Brikets), neue Tarifsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, sowie Aenderungen und Ergänzungen zu den Besonderen Bestimmungen (Theil II).

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 23. Novbr. 1894. (2843)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 betreffend. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab werden die Stationen B l a u e n t h a l und B o c k a u der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 6A für S c h l e i f h o l z usw. einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, am 25. Novbr. 1894. (2844)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Die mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 zur Einführung gelangten Frachtsätze für die Beförderung von roher Thonerde (unverpackt und in offenen Wagen verladen) bei Frachtzahlung für 10 000 kg, mindestens aber das Ladegewicht des verwendeten Wagens von Eisenberg - Hettenleidelheim nach Nürschan im Betrage von 1,36 *M.* und nach Kosten von 1,55 *M.* gelten nach Eröffnung der Lokalbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim (voraussichtlich 1. Dezember 1894) u n t e r Z u s c h l a g v o n 0,045 *M.* f ü r 100 kg für den Verkehr von den Stationen Eisenberg i. d. Pfalz und Hettenleidelheim der Pfälzischen Eisenbahnen.

München, im November 1894. (2845)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 18. November d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die in dem Gütertarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1 (Seite 59 und 61) enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 6 A u. B (Eisen und Stahl) für den Verkehr von den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks H a n n o v e r mit Ausnahme derjenigen für P e i n e am 10. Januar 1895 ausser Kraft treten.

Für die Station Peine gelten vom 1. Januar 1895 ab folgende Frachtsätze:
Ausnahmetarif 6 A . . 2,12 *M.*
„ 6 B . 1,68 „

Der erstere Frachtsatz findet nur auf die im Ausnahmetarif 6 A, genannten Eisen- und Stahlwaaren Anwendung, während Messingwaaren sowie andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen zu den höheren Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsklasse B tarifirt werden.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 C (Roheisen) für die Stationen Giessen, Lollar und Peine bleiben unverändert.

Breslau, den 27. Novbr. 1894. (2846)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee Verbands - Güterverkehr. Zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr tritt mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. der Nachtrag VIII in Kraft, durch welchen die in unserer Bekanntmachung vom 12. Oktober d. J. bereits angezeigten höheren Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn usw. zur Einführung gelangen.

Soweit durch diesen Nachtrag für die Stationen Flensburg K. F. und Flensburg a gegenüber den bisherigen Sätzen Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen gemäss unserer Bekanntmachung vom 25. Oktober d. J. noch bis zum 15. Dezember d. J. in Gültigkeit.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,25 *M.* bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Altona, den 23. November 1894. (2847)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Französischer Güterverkehr über Belgien. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 20. d. Mts. über die am 1. Januar 1895 erfolgende Aufhebung der Gütertarife 1. im R h e i n i s c h - F r a n z ö s i s c h e n (R h e i n i s c h - K ö l n - M i n d e n - B e l g i s c h - F r a n z ö s i s c h e n) Güterverkehr Heft I und II vom 1. Februar 1880 zwischen Stationen der Rheinischen und der Köln-Mindener Eisenbahnen bezw. der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinische) einerseits und Stationen der Französischen Nord- und Westbahn andererseits über Herbesthal und Venlo nebst den Nachträgen I vom 20. November 1880, II vom 1. Februar 1881 und III vom 1. Januar 1883 und 2. im B e r g i s c h - M ä r k i s c h - B e l g i s c h - F r a n z ö s i s c h e n Verbands-Güterverkehr vom 1. Februar 1880 zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und der Station Le Hâvre der Französischen Westbahn andererseits über Bleyberg und deren Ersatz durch einen n e u e n Gütertarif wird noch bekannt gemacht, dass auch der Gütertarif im Verbands-Güterverkehr vom 1. Februar 1880 zwischen Stationen der Bergisch - Märkischen Eisenbahn und der Französischen N o r d b a h n nebst den Nachträgen I vom 20. Dezember 1880, II vom 1. August 1881, III vom 1. Februar 1883 und IV vom 1. April 1888 zur Aufhebung gelangt, sowie dass die in dem neuen Tarif gegen die sämmtlichen vorbezeichneten Tarife enthaltenen Frachterhöhungen e r s t a m 15. J a n u a r 1895 in Wirksamkeit treten werden.

Ueber den neuen Tarif werden die Tarifbüreaus nähere Auskunft ertheilen.

Köln, den 25. November 1894. (2848)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Vertrags-Kohlentarif von Zechen des Ruhrgebiets nach Paris. Der am 1. Januar 1892 mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1894 in Kraft gesetzte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von S t e i n k o h l e n i n E x t r a z ü g e n von den Stationen Kray, Schalke und Carnap nach Paris, Station der Französischen Nordbahn, im Betrage von 153,30 Frcs. für 10 000 kg wird über den 31. Dezember dieses Jahres hinaus bis zum 31. Dezember 1897 unter Aufnahme der Versandstation Recklinghausen verlängert.

Die Anwendung dieses Frachtsatzes erfolgt, wie bisher nur, wenn sich der Versender zur Auflieferung einer Transportmenge von wöchentlich mindestens d r e i Extrazügen mit Ladung von je wenigstens 250 000 kg auf die Dauer eines Jahres vertragsmässig verpflichtet.

Köln, den 26. November 1894. (2849)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Das Tarifheft H tritt am 1. Dezember d. J. ausser Kraft. Von diesem Tage ab kommen an Stelle der z. Z. in demselben nur noch für Bregenz - Karthaus, -Trier l. u. r. Mosel enthaltenen Frachtsätze die bezüglichen Sätze des Tirol - Vorarlberg - Südwestdeutschen Gütertarifs in Anwendung.

Köln, den 26. November 1894. (2850)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Binnen - Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.). Die Bestimmung unter 4 D auf Seite 24 des Nachtrags IX, nach welcher die Ortsfracht für die Stationen Duisburg und Duisburg Hafen höchstens 7,50 *M.* einschliesslich Anschluss- und Hafenfracht für den Wagen beträgt, tritt mit Ablauf des 14. Januar 1895 ausser Kraft.

Ferner werden vom 15. Januar 1895 ab für Sendungen zwischen Duisburg (Duisburg Hafen) und Hochfeld B. M., sowie zwischen Ruhrort Hafen und Ruhrort Rhein an Stelle der unter Ziffer 5 und 14 auf Seite 24/25 des gedachten Nachtrags vorgesehenen Gebühren ausser Anschluss- und Hafenfrachten

a) für Wagen von weniger als 12,5 t Ladegewicht . . . . 6,00 *M.*
b) für Wagen von 12,5 bis 14,9 t Ladegewicht . . . . . . 7,50 „
c) für Wagen von 15 t und mehr Ladegewicht . . . . 9,00 „

für den Wagen erhoben.

Köln, den 26. November 1894. (2851)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 31. Dezember d. J. wird das T a r i f h e f t 2 für den Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr vom 3. März alten/15. März neuen Stils 1894 aufgehoben und wird an Stelle desselben am 1. Januar 1895 ein neuer Tarif in Kraft treten, welcher hinsichtlich der Anwendung der Frachtsätze auf die verschiedenen Russischen Verkehrsgebiete einige Beschränkungen enthalten wird.

Sofern hierdurch Tariferhöhungen eintreten, bleiben die gegenwärtigen Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1895 in Kraft.

Zeitpunkt der Ausgabe des neuen Tarifs wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Breslau, den 29. November 1894. (2852)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1894 wird die Station Nemotitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 1 des Gütertarifs, Theil II Heft III (Seehafen-Ausnahmetarif) vom 1. Mai 1893, einbezogen:

Amsterdam	5,00 ℳ	für 100 kg
Dordrecht	5,00 „	
Rotterdam	5,00 „	
Rotterdam a. d. Maas	5,00 „	
Middelburg, Vlissingen	5,06 „	
Hoek van Holland	5,10 „	

Für den Verkehr mit Amsterdam Houthaven (Holzhafen) und Amsterdam Petroleumhafen kommt ausserdem die im Tarifheft III vorgesehene Ueberfuhrgebühr in Betracht.

Dresden, am 27. November 1894. (2853)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag VI zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält ausser Aenderungen der Ausnahmetarife und Berichtigungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Alt-Grottkau, Bischofswalde, Dziergowitz, Glogischdorf, Gross-Kunzendorf, Lipie, Neudorf-Dirsdorf, Pawonkau, Pluder des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie Allstedt, Marsdorf bei Sorau, Niederröblingen, Schiessplatz Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, ferner abgeänderte Entfernungen für die Stationen Gross-Wilkau, Heidersdorf, Herby, Kochanowitz, Koschentin, Kurtwitz, Lissau, Lublinitz, Nimptsch, Pristram, Stahlhammer und Zabikowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag zu erhalten ist.

Erfurt, den 24. Nov. 1894. (2854MG)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Weinverkehr von Stationen der Rumänischen Eisenbahnen und der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach der Schweiz und den Schweizerisch-Südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz mit Umschlag in Verciorova und Wien oder Passau (A.-T. vom 1. November 1893). Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1895 gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher verschiedene Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

München, im November 1894. (2855)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. gelangt der Nachtrag XXII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Titelblattes, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife, Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Dellnau, Haide, Horstdorf, Jonitz, Oranienbaum Schlachthof und Wörlitz der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn, Eckerthal (Bezirk Magdeburg), Allstedt, Marsdorf b. Sorau, Niederröblingen, Schiessplatz Jüterbog, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen (Bezirk Erfurt), anderweite Entfernungen für Station Ildehausen, sowie abgekürzte Entfernungen zwischen mehreren älteren Stationen und Berichtigungen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Nov. 1894. (2856MG)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K priv. Süd-Nordd Verbindungsbahn.

a) Für Holz des Spezialtarifs 2 werden von den nachbenannten Stationen nach Tetschen / Bodenbach trs. und Reichenberg trs. folgende ermässigte Frachtsätze bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1895 gewährt, und zwar:

A. Für Deutschland bestimmt

von	nach Bodenbach/Tetschen trs.
Würbenthal	1,16 ℳ
Freudenthal	1,12 „
Karlsthal	1,16 „
Olbersdorf	1,08 „

pro 100 kg.

B. Für Stationen der Sächs. Staatsbahnen östlich von Bautzen in der Richtung gegen Görlitz-Reichenberg bezw. Ebersbach

von	nach Reichenberg trs.
Würbenthal	1,11 ℳ
Freudenthal	1,05 „
Karlsthal	1,08 „
Olbersdorf	0,89 „

pro 100 kg.

Weiter wird von den vorstehenden Frachtsätzen ein Nachlass von 0,05 ℳ pro 100 kg unter Berücksichtigung der in der betreffenden Verlautbarung im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ enthaltenen speziellen Bestimmungen zugestanden.

Für Holztransporte, welche von der Station Dittersdorf (M. S. C. B.) stammen und für Deutschland, resp. für Sachsen bestimmt sind, werden folgende Refaktiesätze mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1895 gewährt, und zwar:

1. von Olmütz trs. nach Reichenberg trs. . . . 0,76 ℳ
2. von Olmütz trs. nach Tetschen/Bodenbach trs. . . . 0,84 „
3. von Olmütz trs. nach Laube, Aussig-Landungsplatz, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz . . . 0,84 „ *)
4. von Olmütz trs. nach Schönpriesen-Umschlag . . . 0,79 „ *)
5. von Olmütz trs. nach Dresden-Elbkai . . . 1,09 „

pro 100 kg.

*) exkl. der Schleppbahngebühr.

Ferner von Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, und zwar:

von	nach Tetschen trs.	nach Reichenberg trs.
Zdiretz-Kreuzberg	0,58 ℳ	0,52 ℳ
Hlinsko	0,61 „	0,49 „
Skutsch	0,60 „	0,46 „

pro 100 kg.

Die Bedingungen und Modalitäten, unter welchen diese Frachtsätze zur Anwendung gelangen, sind aus der betreffenden Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ zu ersehen.

Wien, am 26. November 1894. (2857)
Die Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Süd Norddeutsche Verbindungsbahn. (Einführung des Nachtrages IIA zum Lokal-Gütertarif.) Mit 1. Januar 1895 gelangt der Nachtrag IIA zum Lokal-Gütertarif der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1893 zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Verzeichniss jener Artikel, für welche besondere Ausnahmetarife bezw. ermässigte Kartirungssätze bestehen.
II. Berichtigung bezw. Ergänzung des Nachtrages I A.
III. Stationstarife für die Stationen Hetzmannsdorf-Wullersdorf, Praskacka-Urbanic und Wlkanetsch.
IV. Aenderung des Ausnahmetarifes 2.
V. Neuer Stationstarif zum Ausnahmetarif 3a für Brennholz.
VI. Neuer Ausnahmetarif 12 für Spiritus.
VII. Neuer Ausnahmetarif 19 für Steine.
VIII. Ergänzung der Frachtzuschlagstabelle zu den Gebühren der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
IX. Kilometerzeiger für die Stationen Hetzmannsdorf-Wullersdorf, Praskacka-Urbanic und Wlkanetsch.
X. Anhang, enthaltend das Verzeichniss der für einzelne Artikel und Relationen gewährten Tarifbegünstigungen.

Exemplare dieses Nachtrages werden in den gesellschaftlichen Stationen sowie bei der Direktion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn rechtzeitig zur Einsicht aufliegen und können von letzterer zum Preise von 20 kr. bezogen werden.

Wien, am 22. November 1894. (2858)

Rumänisch-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Maschinenbestandtheile von Paris nach Bukarest.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis zur Einführung eines neuen allgemeinen Tarifes für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband, längstens aber bis 31. Dezember 1895, werden für die Beförderung des Artikels „Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne, auch gusseiserne“ nachstehende Frachtsätze eingeführt, nämlich:

Von Paris (Douane u. Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn	Bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Francs Gold für 1 000 kg	
Nach Bukarest filaret, Station der Rumänischen Eisenbahnen	124,95	95,25

Wien, am 28. November 1894. (2859)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn. Einführung des Tarifnachtrages II. Zum Tarife vom 1. Oktober 1892 für den Kohlenverkehr Böhmen-

Werrabahn tritt am 1. Januar 1895, rücksichtlich erhöhter Frachtsätze jedoch erst am 1. Februar 1895 der II. Nachtrag in Kraft, enthaltend:

I. Ergänzung der Bestimmungen,
II. Geänderte Frachtsätze,
III. Aenderung eines Stationsnamens,
IV. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Abdrücke dieses Nachtrages sind zum Preise von je 0,10 ℳ bezw. 6 kr. Oe. W. durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zu beziehen.

Prag, 27. November 1894. (2860)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Caslau-Zawratetz-Tremosnitz, Caslau-Mocowitz, Lokalbahn Königshan-Schatzlar, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha, Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalbahn und Kuttenberger Lokalbahn. Einführung einer Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis auf Widerruf gelangt eine Zusammenstellung der für einzelne Artikel und Relationen auf den oben näher genannten Lokalbahnen gewährten Frachtbegünstigungen zur Einführung.

Die gleichnamige Zusammenstellung, gültig vom 1. Januar 1894, wird mit 1. Januar 1895 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der Zusammenstellung sind um den Preis von 12 kr. pro Stück bei der unterzeichneten Direktion erhältlich.

Wien, am 21. November 1894. (2861)
Die Direktion.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband (Verkehr mit Ungarn). Für Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen aller Art, zerlegt und unzerlegt, Lokomobile, Dresch-, Säe- (auch Drillmaschinen) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür gelangen zwischen den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarife aufgenommenen Deutschen Hafenstationen einerseits und der Station Pozsony andererseits ermässigte Kartirungsfrachtsätze mit sofortiger Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1895 zur Einführung. Desgleichen treten für dieselben Artikel im Verkehre zwischen einigen Ungarischen Stationen und der Station Warnemünde weiter ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Alle diese Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 25. November 1894. (2862)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau. Einführung von Frachtsätzen für Mühlsteine. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1894 gelangen für Sendungen von Mühlsteinen im Grenzverkehre Russland-Vorarlberg und Lindau die im Tarife des genannten Grenzverkehrs vom 15. Mai 1894 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1, und zwar für nicht zusammengesetzte Mühlsteine die unter A für Eisen und Stahl bei 5 000 und 10 000 kg, und für zusammengesetzte Mühlsteine die unter B für Eisenwaaren etc. bei 5 000 und 10 000 kg vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 27. November 1894. (2863)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Die Einführung des in der Bekanntmachung vom 29. September d. J. Nr. 2469 genannten I. Nachtrags zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Lokalverkehr zwischen unseren auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen untereinander, sowie im Verkehr zwischen diesen Stationen einerseits und unseren auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen andererseits, ist auf den 1. Dezember d. J. festgesetzt.

Gennep, den 26. November 1894. (2864)
Die Direktion.

3. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vergebung von Betriebsmaterialien. Der Bedarf der für das Jahr 1895 erforderlich werdenden Materialien an:

Anthracitkohlen, Holzkohlen, Schmiedegries, Stückkohlen, Tannenscheitholz, Blockzinn, Drahtstiften, Schweisseisen für Roststäbe, Holzschrauben, Kupferblech, Kupfer rundes, Muttern, Bord breite, halbreine und schmale, Eichendielen, Kieferndielen, Fusstritten von Amerikanischem Fichtenholz, Schleifdielen von Kiefernholz, Brennöl, Leinöl, Olivenöl, Petroleum, Putzöl, Repsöl, Terpentinöl, Bodenbesen, Reiserbesen, Rohrkörben, Aktendeckel graue, Konzeptpapier, Packpapier, Schreibpapier II. Sorte, Stahlfedern, Dextrin, Linkrusta, Maschinenriemenleder, Nesseltuch leichtes, Oelsauger kleine, Putzbaumwolle, Putzwerg, Schmirgelleinwand, Schoner lange, Schwämme gute, Kupfervitriol, Telegraphenpapier

soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Mengen der zu beschaffenden Materialien können bei dem Haupt-Magazinsverwalter dahier eingesehen und auch auf frankirtes Verlangen gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden. Bei der Materialverwaltung Heidelberg liegen die Bedingungen und Verzeichnisse gleichfalls zur Einsicht bereit.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Materiallieferung für das Jahr 1895" bis längstens Montag, den 10. Dezember 1894, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Haupt-Magazinsverwalter hier einzusenden.

Darmstadt, den 26. Nov. 1894. (2865)
Der Ober-Betriebsinspektor.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Lieferung unseres Bedarfs an Beleuchtungs- und Schmiermaterialien für das Jahr 1895, umfassend etwa 5 000 kg Petroleum, 700 kg Brennöl, 1 500 kg Lokomotiv-Schmieröl, 400 kg Wagenschmieröl (die beiden letzteren Mineralöle) und 600 kg Kerntalg beabsichtigen wir öffentlich zu vergeben. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 17. Dezember d. J. an uns einzureichen, woselbst auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind.

Oels, den 26. November 1894. (2866)
Direktion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 95. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. Dezember 1894.

Inhalt:

Die Oesterreichische Südbahn. (Fortsetzung.)
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich: Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Betriebseröffnungen. Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Aenderung von Stationsnamen. Aus dem Hessischen Landtage. Deutsch-Nordischer Lloyd. Lübeck-Büchener Eisenbahn. Ertrag der einzelnen Linien des Sächsischen Staatseisenbahnnetzes in 1893. Aus dem Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen. Berliner Stadt- u. Ringbahn. Geestemünde-Cuxhaven. Oberlausitzer Kreisbahn. Ströbel-Schweidnitz. Berliner elektrische Hochbahn. Kleinbahnen im Kreise Hameln. Strassenbahnen.
Aus Belgien: Lüttich-Limburger Eisenb.-Ges. Westflandrische Eisenbahn im 1. Halbjahr 1894. Eisenb. Entre Sambre et Meuse. Eisenbahnen Tournai-Jurbise u. Landen-Hasselt. Allgemeine Nebenbahn-Ges.
Aus Frankreich: Die Pariser Stadtbahn.
Aus Italien: Bahneröffnungen. Eröffnung von Stationen.
Aus Afrika: Portug.-Westafrika (Angola). Britisch-Südafrika. Südafrikan. Republik (Transvaal). Portugies.-Ostafrika (Mosambik). Britisch-Ostafrika.
Ueber die Entwickelung der Elektrotechnik.
Personalnachrichten: Grossherzogthum Hessen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Berichtigungen. 2. Eröffnungen von Stationen. 3. Güterverkehr. 4. Personen- und Güterverkehr. 5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Oesterreichische Südbahn.

(Fortsetzung aus Nr. 94.)

IV. 1867 bis 1876.

Im Sinne des Vertrages vom 13. April 1867 schritt die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft sofort nach Vollendung der Eisenbahn über den Brennerpass an die Herstellung der Schienenwege von Kanisza nach Barcs und von Bruck nach Leoben, auch der Bau der Linien St. Peter-Fiume und Villach-Franzensfeste, deren Ausführung der Staat bereits dringend verlangt hatte, wurde nunmehr mit grossem Eifer betrieben. Der Staat bewilligte auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869 für diese beiden letzteren Bahnen einen Beitrag von 13 Millionen Gulden, während sich die Gesellschaft verpflichtete, die erstere Linie bis zum 1. Juli, die letztere bis zum 1. September 1872 dem Betriebe zu übergeben. Für die auf dem Gebiete der Ungarischen Krone liegende Theilstrecke der Eisenbahn St. Peter-Fiume in der Länge von etwa 3200 m wurde der Bau mit Gesetzartikel XXXVII vom Jahre 1870 bewilligt; mit demselben Gesetze bewilligte die Ungarische Regierung eine Garantie in der Weise, dass sie sich verpflichtete, sich an der Bedeckung der für die Oesterreichische Strecke garantirten Bruttoeinnahme von 100000 fl. per Meile im Verhältniss der Ungarischen Theilstrecke zur ganzen Linie, jedoch nur bis zu einem Gesammtbeitrage von 43000 fl. zu betheiligen. Diese Summe bleibt unter allen Umständen nur ein mit 4 % verzinsbarer Vorschuss.

Die Strecke Villach-Franzensfeste wurde bereits am 20. November 1871, die Linie St. Peter-Fiume jedoch erst am 25. Juni 1873 eröffnet. Die Linien Kanisza-Barcs und Bruck-Leoben waren schon am 1. September 1868 dem allgemeinen Betriebe übergeben worden. Aber auch sonst war die Gesellschaft unablässig bedacht, ihr Bahnnetz zu erweitern und zu vervollständigen. Sie betheiligte sich an dem Erwerbe der Wiener Verbindungsbahn; sie übernahm ferner pachtweise den Betrieb der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn, welche von Meidling aus über Pottendorf und Ebenfurt nach Wiener-Neustadt und von Wampersdorf nach Grammat-Neusiedl führt (1871), und pachtete einige Jahre später (1874) das gesammte Netz dieser Eisenbahngesellschaft auf die Dauer der Konzession; ebenso übernahm sie auch den Betrieb der Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Unermüdlich wurde an der mit grossen technischen Schwierigkeiten verbundenen Vollendung des Triester Hafens gearbeitet, für welchen der Eröffnungstermin durch das Gesetz vom 19. Mai 1874 bis zum Jahre 1878 erstreckt ward; dagegen verzichtete die Gesellschaft zufolge eben dieses Gesetzes neuerlich auf ihr Vorrecht für den Bau einer Bahn durch Kärnthen nach Triest und einer solchen durch Tirol nach Vorarlberg und zwar nunmehr bis zum 1. Januar 1881.

In Italien wurde die Gesellschaft — wie in Nr. 94 d. Ztg. er-

wähnt — in grossem Umfange durch zahlreiche kostspielige Ergänzungsbauten in Anspruch genommen; sie erhielt die hierfür erforderlichen Kapitalien nur sehr schwierig und unter harten Bedingungen. Auf solche Weise gerieth sie in arge finanzielle Bedrängniss und war ausser stande, ihren Zahlungsverpflichtungen weiterhin gerecht zu werden; bereits im November 1874 sah sie sich genöthigt, die fälligen Kupons zurückzuweisen. Unter diesen Umständen wurde nunmehr die Trennung des Netzes, bezüglich welcher die Verhandlungen bisher wohl nicht geruht hatten, aber auch nicht mit besonderem Eifer geführt worden waren, allseitig ganz energisch gefordert. Die Gesellschaft musste den obwaltenden Verhältnissen Rechnung tragen und begegnete jetzt auch in ihrem aufrichtigen Bestreben nach thunlich rascher Beendigung der eingeleiteten Aktion einem um so bereitwilligeren Entgegenkommen seitens der Italienischen Regierung, als diese selbst ernstlich an die Verstaatlichung des gesammten Italienischen Eisenbahnnetzes dachte.

Schon am 17. November 1875 kam es zum Abschlusse der sogenannten Baseler Konvention, über die sich Konta, ein hervorragender Kenner der Oesterreichischen Eisenbahnverhältnisse, folgendermaassen äussert:

„Die Baseler Konvention begreift einen der grossartigsten Geschäftsabschlüsse in sich, die jemals zwischen einer Privatgesellschaft und einer Regierung getroffen worden; sie löst die so lange für undurchführbar gehaltene Aufgabe der Trennung des Südbahnunternehmens, ohne dabei die bisher für diese Durchführung stets als unausweichliche Grundbedingung hingestellte gleichzeitige Trennung des Gesellschaftskapitals nothwendig zu machen, und ohne an den Rechtsverhältnissen zwischen den Besitzern der bis zum Tage der Trennung ausgegebenen Titel einerseits und der Gesellschaft, die nach wie vor für die Verzinsung und Tilgung verpflichtet und haftbar bleibt, andererseits irgend etwas zu ändern."

Auf Grund der Artikel der Baseler Konvention übernahm die Italienische Regierung am 1. Juli 1876 alle auf Italienischem Gebiete gelegenen Eisenbahnen der Gesellschaft sammt Betriebsmaterial und Zubehör, sowie auch die Schifffahrt auf den Italienischen Seen um einen Betrag von 752 375 618,50 Frcs., in welchem jedoch der Werth der Materialvorräthe nicht inbegriffen ist; letztere wurden der Gesellschaft besonders vergütet. Diese Summe ist in der Weise zu bezahlen, dass für jenen Theil, welcher dem Ankaufspreise der Linien beziehungsweise den gesammten Baukosten derselben entspricht, d. i. für den Betrag von 613 252 478,64 Frcs., bis zum 31. Dezember 1968 eine feststehende Jahresrente in Gold in der Höhe von 46 481 219,52 Frcs. geleistet werden soll, während der Restbetrag zum Theile durch Uebernahme der gesellschaftlichen Schuld an die Mailänder Sparkasse, zum grösseren Theile aber durch Titel der 5% Italienischen konsolidirten Rente gedeckt wird. Die Gesellschaft wurde von allen der Italienischen Regierung gegenüber eingegangenen Verpflichtungen enthoben, doch verblieben alle Guthaben und Schulden derselben gegen dritte Personen zu ihren Gunsten und Lasten.

Nachdem die fixirte Jahresrente den Abzügen für die Einkommensteuer unterlag, also keine unveränderliche Summe bildete, so verlangte die Oesterreichische Regierung eine Pauschalirung der Steuer, welcher Forderung auch die Italienische Regierung entsprach, indem sie die keinerlei Kürzung unterliegende Jahresrente bis 31. Dezember 1954 mit 29 569 887,12 Francs und von da bis 31. Dezember 1968 mit 12 774 751,26 Frcs. festsetzte. Nunmehr genehmigte die Oesterreichische Regierung unter Beitritt der Ungarischen Regierung mit dem Protokollarübereinkommen, ddo. Wien, 25. Februar 1876, die Baseler Konvention und vereinbarte mit der Gesellschaft einige durch deren Abschluss nothwendig gewordenen Aenderungen und Ergänzungen des Vertrags und Uebereinkommens vom 13. April 1867.

Diese Modifikationen betrafen zunächst die Bestimmungen über die kumulative Berechnung des Bruttoerträgnisses, welche von nun an in der Weise erfolgen sollte, dass als Bruttoerträgniss der Oesterreichisch-Ungarischen Linie per Kilometer jener Betrag zu gelten haben wird, welcher sich bei der Theilung des wirklichen jährlichen Bruttoerträgnisses der sämmtlichen im Betriebe befindlichen Oesterreichisch-Ungarischen Linien durch die Gesammt-Kilometerzahl dieser Linien ergibt. Die Italienischen Linien kamen sonach vollständig ausser Betracht. Das garantirte Bruttoerträgniss wurde mit 13 182 fl. Oesterreichische Währung per Kilometer festgesetzt. Auch bei der Berechnung jener Ueberschussantheile des Bruttoerträgnisses, welche zur successiven Bezahlung des Restbetrages der Ablösungssumme zu verwenden sind, ist der gleiche Modus einzuschlagen; die maximalen Grenzen für das Bruttoerträgniss wurden mit 14 100 fl. bezw. mit 14 500 fl. per Kilometer und Betriebsjahr bestimmt. Diese Ueberschussantheile haben zunächst zur Zahlung der Ablösungssumme für die Oesterreichischen und erst dann zur Begleichung des Kaufschillingsrestes für die Lombardisch-Venetianischen Linien zu dienen.

Durch das erwähnte Uebereinkommen verpflichtete sich die Gesellschaft, die ihr seitens der Italienischen Regierung zukommenden Zahlungen in erster Linie zur Berichtigung sämmtlicher schwebenden Schulden und zur Einlösung sämmtlicher im Umlaufe befindlichen Bons, in zweiter Linie aber zur Bildung eines für Stationsanlagen, Geleisanlagen, Brückenkonstruktionen usw. dienenden Reservefonds zu verwenden. Dieser Fonds darf insolange, als die Gesellschaft noch mit Prioritäts- und anderen Schulden belastet ist, nicht unter die Aktionäre vertheilt werden; die Erträgnisse desselben haben vielmehr gleich den Baarzahlungen seitens der Italienischen Regierung „vor jeder anderweitigen Verwendung zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der gesellschaftlichen Obligationsschuld zu dienen, und unterwirft sich die Gesellschaft in dieser Hinsicht der speziellen Kontrole der Kaiserlich Königlichen Regierung. Die Gesellschaft ist ausserdem verpflichtet, alle Einleitungen zu treffen, welche zu dem Zwecke erforderlich sind, um das den Obligationsbesitzern an den obigen Annuitätszahlungen zustehende ausschliessliche Pfandrecht im gerichtlichen Wege durch Anmerkung im Eisenbahnbuche zur Geltung zu bringen und ersichtlich zu machen." Ueberdies ist die Haftbarkeit dieser Annuitätszahlungen für die Einlösung und Verzinsung der Obligationen auf letzteren ausdrücklich zu bemerken, zu welchem Zwecke die ausgegebenen Obligationentitel thunlich bald gegen neue derartige Titel umzutauschen sind.

Dieses Uebereinkommen, das für die Südbahn-Gesellschaft vom Tage der zustimmenden Beschlussfassung der für den 28. Februar 1876 einberufenen Generalversammlung, für die beiden Regierungen aber erst nach Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften bindend war, ist einerseits von dem K. K. Handelsminister Chlumecky, dem K. K. Finanzminister Pretis und dem Vertreter der Königlich Ungarischen Regierung Alexander von Ribáry, andererseits von dem Verwaltungsrathspräsidenten der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft Franz Baron Hopfen und dem Verwaltungsrath Albert Baron Rothschild gezeichnet; Dr. Heinrich Ritter von Wittek fungirt als Protokollführer.

Die Gesellschaft nahm nunmehr als ihren einzigen und allgemein gültigen Titel die Firma: „K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft" an und verlegte ihren Sitz nach Wien. Sie war und blieb von dem Abschluss dieses Uebereinkommens an, das für ihre gegenwärtige finanzielle Gestaltung und Rechtslage maassgebend erscheint, ein ausschliesslich Oesterreichisches Unternehmen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 16. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene, im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen befindliche, 23,8 km lange Strecke Pelsöcz-Nagy Szlabos ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3617 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das neue Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge, sowie der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 3641 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung des Verzeichnisses der zulässigen grössten Radstände (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 3664 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 30. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Auf eine Anfrage des Preussischen Handelsministers haben die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft beschlossen, eine Reihe von Wünschen und Anträgen dem Minister als Material für eine Revision des Berner Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr zu empfehlen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. ist die 19,96 km lange Nebenbahn Jüterbog-Treuenbrietzen für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die neue Bahn erschliesst den zwischen der Anhalter und der Berlin-Coblenzer Bahn gelegenen Theil der Mark Brandenburg, der bisher jeglicher Bahnverbindung entbehrte und dessen Lage in landwirthschaftlicher und industrieller Beziehung als eine missliche gelten konnte. Die Lage des Bahnhofs Treuenbrietzen lässt eine Verlängerung der Linie über ihren jetzigen Endpunkt hinaus zu. Ausser der Abzweigungsstation Jüterbog und dem Endbahnhof Treuenbrietzen sind an der neuen Bahn angelegt die Stationen: Haltestelle Schiessplatz-Jüterbog und Haltestelle Tiefenbrunnen. Erstere Station wird die Beförderung von Geschützen und von Schiessbedarf, sowie von Mannschaften zum Artillerieschiessplatz wesentlich erleichtern. Tiefenbrunnen dient lediglich als Vermittelungsstation für den Verkehr mit den nahe gelegenen Ortschaften Klausdorf, Lüdendorf usw.

Ferner wird voraussichtlich am 17. d. Mts. die 30,40 km lange Theilstrecke Triptis-Ziegenrück der im Bau begriffenen Nebenbahn Triptis-Blankenstein dem Betriebe übergeben werden.

Die an der neuen Strecke gelegenen Stationen Auma (ab Triptis 6,07 km), Crölpa (Grossherzogthum Weimar) (10,12 km), Mossbach i. Thür. (14,32 km), Knau (22,55 km) und Ziegenrück (30,40 km) werden sämmtlich für den Personen-, Reisegepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Vieh- und Wagenladungsverkehr, die Station Ziegenrück ausserdem für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen, nicht aber von Sprengstoffen, eröffnet.

Der in Aussicht genommene Haltepunkt Dreba wird für den Fall der Genehmigung zu seiner Einrichtung, welche noch aussteht, nur dem Personenverkehr dienen.

Privatdepeschenverkehr findet auf den Stationen der neuen Strecke nicht statt.

Die neue Strecke ist vollspurig gebaut, wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Weissenfels unterstellt und mit Dampfkraft betrieben werden; sie hat Anschluss in Triptis an die Bahnlinie Gera-Probstzella.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die 11,77 km lange Lokalbahn Wicklesgreuth-Windsbach mit den Zwischenstationen Petersaurach (Haltestelle), Altendettelsau (Halteplatz), Neuendettelsau (Haltestelle) und Wernsbach (Halteplatz) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Diese nach der Bahnordnung für Nebeneisenbahnen erbaute und ausgerüstete Bahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben.

Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m, es können daher auch Wagen mit einem grösseren festen Radstande als 4,5 m, jedoch mit nicht mehr als 10000 kg Bruttolast für die Achse auf die Bahn übergehen.

Für Güterabfertigung sind die Haltestellen Petersaurach und Neuendettelsau und die Endstation Windsbach eingerichtet, während die Halteplätze Altendettelsau und Wernsbach nur dem Personenverkehre dienen, doch können auch an diesen Halteplätzen während des Zugaufenthalts Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Die Entfernungen betragen ab Wicklesgreuth: Petersaurach 2,78 km, Altendettelsau 4,69 km, Neuendettelsau 6,66 km, Wernsbach 9,01 km und Windsbach 11,77 km.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalverkehr erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Wicklesgreuth und ist dem Königlichen Oberbahnamte in Nürnberg unterstellt.

Kaiserstuhlbahn (Gottenheim-Riegel-Altbreisach). Die 19,18 km lange vollspurige Theilstrecke der Kaiserstuhlbahn von Gottenheim bis Riegel und Endingen wird demnächst für den gesammten Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Strecke schliesst in Gottenheim und Riegel an die Grossherzoglich Badische Staatseisenbahn an und ist von dem Eisenbahnkonsortium, Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, Rheinische Kreditbank in Mannheim, W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim und H. Bachstein in Berlin erbaut.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Der an der Bahnstrecke Glatz-Rückers-Reinerz belegene Haltepunkt Pfaffenmühle ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Ferner wird der zwischen Samter und Pamiontkowo gelegene Haltepunkt Baborowko am 15. d. Mts. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet werden.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 30. November d. J. ist der an der Bahnstrecke Insterburg-Lyck in Kilometerstation 24,51 gelegene Personen-Haltepunkt Spirokeln für den Personenverkehr geschlossen und am 1. d. Mts. in Kilometerstation 24,905 für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Leinefelde-Treysa zwischen den Stationen Küllstedt und Lengenfeld a. Stein gelegene Haltepunkt Grossbartloff für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Der an der Bahnstrecke Dillenburg-Strassebersbach gelegene Haltepunkt Steinbrücken ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 10. d. Mts. wird die Station Grabstede der Vareler Nebenbahnen für die Abfertigung von Gepäck, lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie Eil- und Frachtstückgut eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen von und nach Grabstede bleibt ausgeschlossen.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnlinie Zuffenhausen-Calw zwischen den Stationen Renningen und Weil der Stadt belegene Haltepunkt Malmsheim für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Hunden und Reisegepäck in beschränktem Umfange eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Die Bahnhöfe Buckau, Neustadt-Magdeburg (neue und alte) sowie Sudenburg führen vom 1. April 1895 ab die Bezeichnung: Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Neustadt, Magdeburg-Alte Neustadt und Magdeburg-Sudenburg. Von dem gleichen Tage wird die Station Magdeburg Centralbahnhof die Bezeichnung „Magdeburg Hauptbahnhof“ führen.

Aus dem Hessischen Landtage.

In der am 23. November d. J. stattgefundenen Sitzung der 2. Kammer gab die Regierung bei der Erbauung von Nebenbahnen in dem südwestlichen Theile der Provinz Rheinhessen folgende Erklärung ab: „Nach den, allerdings bis jetzt nur in ganz genereller Weise angestellten Vorerhebungen würde es richtig erscheinen, zunächst Vorarbeiten für folgende drei Linien in Angriff zu nehmen: 1. im Selzthal vom Bahnhof Ingelheim der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn einerseits nach Frei-Weinheim, andererseits über Ober-Ingelheim, Gross-Winternheim, Sauer-Schwabenheim, Elsheim, Stadecken nach Jugenheim-Partenheim, wobei der spätere Ausbau einer Verbindung von Stadecken nach einer Station der Bahn Mainz-Alzey und zwar Nieder-Olm oder Klein-Winternheim zu wahren wäre, 2. Verbindung von Sprendlingen über Badenheim, Pfaffen-Schwabenheim, Bosenheim nach Kreuznach, 3. Weiterführung der Bahn Sprendlingen-Wöllstein-Neu-Bamberg nach Fürfeld.

Erst nach völliger Erledigung dieser Arbeiten würden in zweiter Linie in Betracht zu ziehen sein 4. eine Stichbahn von Gau-Algesheim nach Ober-Hilbersheim, 5. eine Verbindung der Alsensbahn mit der Bahn Bingen-Alzey unter Benutzung entweder der Bahn Armsheim-Flonheim-Wendelsheim oder der Bahn Sprendlingen-Wöllstein-Neu-Bamberg-Fürfeld. Wir sind bereit, die Vorarbeiten zu den unter 1 bis 3 aufgeführten Nebenbahnlinien, sobald Kräfte dazu verfügbar zu machen sind, und insoweit die unter 3 aufgeführte Bahn nicht etwa von dem Eigenthümer der Nebenbahn Sprendlingen-Wöllstein ausgeführt wird, in Angriff zu nehmen, dagegen müssen wir uns gegen jede Bahn aussprechen, welche über die zwischen Sprendlingen einerseits, Ober-Hilbersheim und Partenheim andererseits liegende Höhe geführt werden soll und bemerken ferner, dass die oben unter 5 aufgeführte Bahnverbindung voraussichtlich ganz erheblichen technischen Schwierigkeiten begegnen wird."

Der Ausschuss der 2. Kammer, der sich mit dem Vorschlage der Grossherzoglichen Regierung einverstanden erklärte, schlug der Kammer vor, die Regierung zu ersuchen, möglichst bald diese Bahnstrecken durch Vorarbeiten untersuchen zu lassen und der Kammer dann entsprechende Vorlage zu machen.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Dem Mecklenburgischen Landtag ist eine Regierungsvorlage, betreffend die Ausgabe von Landes-Schuldverschreibungen zur Einlösung der vom Deutsch-Nordischen Lloyd ausgegebenen Prioritätsobligationen, zugegangen. Das Reskript führt aus: Beim Ankauf des Deutsch-Nordischen Lloyd ist die von dieser Gesellschaft aufgenommene 4 % Prioritätsanleihe von ursprünglich 6 Millionen, jetzt 5 842 000 M. für Rechnung des Landes mitübernommen. Es sollen nun für diese Anleihe nicht mehr Zinsen gezahlt werden, wie für die übrigen Landes-Schuldverschreibungen, und hat daher die Regierung die Absicht, diese ganze Anleihe zum 1. Juli 1895 zu kündigen und zur Einlösung derselben 3,5 % Konsols zum gleichen Betrage auszugeben. Die Mecklenburgische Hypotheken- und Wechselbank zu Schwerin und die Deutsche Bank zu Berlin übernehmen den Betrag von 5 842 000 M. konsolidirte Landesanleihe mit Kupons ab 1. April 1895 käuflich zum Nennwerthe pro 10. Januar 1895 abzüglich Rückzinsen für die Zeit vom 10. Januar bis 31. März 1895. Der Kaufpreis wird der Regierung bei der Deutschen Bank gutgeschrieben und mit 3,5 % verzinst. Die Banken haben den Inhabern der Prioritätsanleihe den Umtausch in Mecklenburgische 3,5 % Konsols zum Nennwerthe bis zum 30. April 1895 anzubieten und erhalten 0,5 % Provision. Durch dieses Umtauschgeschäft wird an jährlicher Verzinsung 0,5 % vom Nominalbetrage der Prioritätsanleihe mit 30 000 M. erspart, während an Kosten nur die einmalige Zahlung der Provision mit 29 210 M. zuzüglich der Anfertigungskosten der neuen Konsols aufzuwenden sind. Diese Kosten sollen aus den Betriebsüberschüssen gedeckt werden. Den zu dem Geschäfte zu verwendenden Schlussscheinstempel tragen die Regierung und die beiden Banken je zur Hälfte.

Der mit der Vorberathung der Regierungsvorlage betraute Ausschuss hat über dieselbe Bericht erstattet. Die Vorlage wurde vom Plenum gutgeheissen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Von dem Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn ist beschlossen worden, aus Anlass der nächstjährigen Deutsch-Nordischen Ausstellung eine starke Vergrösserung des Personenwagenparkes, sowie wegen erheblicher Vermehrung der fahrplanmässigen Züge von Lübeck nach Lüneburg, Hannover und Magdeburg mit den Preussischen Staatsbahnen zu verhandeln. Ein Beschluss über Vermehrung der Züge Lübeck-Hamburg wurde vorbehalten. Zu dem Garantiefonds der Ausstellung bewilligte der Ausschuss 25 000 M.

Ertrag der einzelnen Linien des Sächsischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1893.

Die soeben erschienene Rentabilitätsberechnung für die einzelnen zum Sächsischen Staatseisenbahnnetze gehörigen Linien hat für die meisten derselben eine Verkehrssteigerung und eine höhere Verzinsung des Anlagekapitals gegen das Vorjahr ergeben. Wir lassen nachstehend eine Zusammenstellung der einzelnen Linien mit einer vergleichenden Gegenüberstellung der Verzinsung der Anlagekapitale in den Jahren 1892 und 1893 folgen.

Die Reihenfolge beginnt mit der sich am höchsten verzinsenden Bahnstrecke und setzt sich bis zu der am niedrigsten verzinsten Bahnstrecke nach der Abstufung der erzielten Prozentsätze fort.

Die fettgedruckten Zahlen bedeuten das Verhältniss des Betriebszuschusses zum Anlagekapital.

I. Diejenigen Linien, welche im Jahre 1893 gegen das Jahr 1892 eine höhere Verzinsung erzielt haben.

A. Normalspurige Bahnen.

Nr.	Bahnlinie	1892 %	1893 %
1	Bodenbach-Dresden-Altstadt	9,134	9,998
2	Zeithain-Elsterwerda	8,119	8,945
3	Gaschwitz-Meuselwitz	7,694	8,932
4	Werdau-Weida	7,817	8,544
5	Görlitz-Dresden-Altstadt	6,766	7,731
6	Leipzig-Hof und Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz	6,901	7,183
7	Dresden-Werdau m. Kohlenb. b. Dr.	6,268	6,459
8	Leipzig-Dresden m. Grossenhain-Priestewitz	5,686	5,902
9	Schönbörnchen-Gössnitz	5,442	5,559
10	Borsdorf-Coswig	4,251	4,662
11	Dresden-Elsterwerda	4,072	4,616
12	Brunn-Greiz	2,703	4,211
13	Weida-Mehltheuer	3,213	3,783
14	Meuselwitz-Ronneburg	2,612	3,749
15	Reitzenhain-Flöha m. Olbernhau-Pockau	3,451	3,730
16	Leipzig-Geithain	2,776	3,514
17	Riesa-Nossen-Moldau	3,323	3,382
18	Kamenz-Pirna	2,728	2,993
19	Kieritzsch-Chemnitz m. Limbach-Wittgensdorf und Rochlitz-Penig	2,548	2,679
20	Pforten-Weischlitz	1,110	2,166
21	Annaberg-Flöha	1,156	1,320
22	Bautzen-Königswartha	0,209	1,030
23	Chemnitz-Adorf m. Zwota-Klingenthal	0,485	0,607
24	Rosswein-Hainichen-Niederwiesa	0,261	0,506
25	Falkenstein-Muldenberg	0,355	0,456
26	Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz	**0,468**	0,376
27	Zittau-Löbau, Oberoderwitz-Wilthen, Scheibe-Eibau, Ebersbach-Löbau	0,302	0,374
28	Bautzen-Schandau, Niederneukirch-Bischofsw., Neustadt-Dürrröhrsd.	0,222	0,318
29	Glauchau-Wurzen	**0,157**	0,183
30	Herlasgrün-Falkenstein	**0,732**	**0,016**
31	Kamenz-Elstra	**0,774**	**0,614**
32	Grosspostwitz-Cunewalde	**2,019**	**1,839**
	B. Schmalspurige Bahnen.		
33	Klotzsche-Königsbrück	3,197	3,689
34	Wilkau-Wilzschhaus	1,948	2,918
35	Hainsberg-Kipsdorf	2,226	2,768
36	Zittau-Markersdorf	1,491	1,853
37	Mügeln-Geising-Altenberg	0,901	1,027
38	Oschatz-Döbeln m. Mügeln-Nerchau-Trebsen	0,239	0,648
39	Wilischthal-Ehrenfriedersdorf m. Herold-Thum	**1,072**	**0,673**
40	Grünstädtel-Rittersgrün	**1,894**	**1,801**
41	Taubenheim-Dürrhennersdorf	**3,590**	**3,069**

II. Diejenigen Linien, welche im Jahre 1893 gegen das Jahr 1892 eine niedrigere Verzinsung gehabt haben.

A. Normalspurige Bahnen.

Nr.	Bahnlinie	1892 %	1893 %
1	Stollberg-St. Egidien und Höhlteich-Wüstenbr. m. Kohlenb.	9,276	9,024
2	Pirna-Berggiesshübel	6,751	6,348
3	Schwarzenberg-Zwickau m. Schneeberg-Niederschlema	5,335	5,129
4	Riesa-Chemnitz	4,911	4,803
5	Plauen-Eger	2,287	2,265
6	Gössnitz-Gera	3,003	1,665
7	Schönberg-Schleiz	2,384	1,243
8	Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	1,037	0,700
9	Freiberg-Halsbrücke	0,511	0,330
10	Zwönitz-Stollberg	0,360	0,232
11	Buchholz-Schwarzenberg m. Waltersdorf-Crottendorf	**0,448**	**0,513**
12	Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf m. Brand-Langenau	**0,696**	**0,858**
13	Schönberg-Hirschberg	**0,225**	**0,912**
14	Weipert-Annaberg	**2,999**	**3,750**

B. Schmalspurige Bahnen.

Nr.	Bahnlinie	1892 %	1893 %
15	Radebeul-Radeburg	2,395	2,206
16	Potschappel-Wilsdruff	0,462	0,289
17	Wolkenstein-Jöhstadt	0,126	0,356
18	Schönfeld-Geyer	0,327	0,457
19	Mosel-Ortmannsdorf	0,536	0,701
20	Oschatz-Strehla	2,853	2,927

Nach dieser Zusammenstellung ist die Rentabilität auf 41 Linien gestiegen und auf nur 20 Linien gefallen. Dieses Verhältniss gestaltet sich noch dadurch zu einem besonders günstigen, dass unter jenen 41 Linien die wichtigsten und längsten Strecken der Sächsischen Staatsbahnen enthalten sind, und dass, insoweit auf den übrigen 20 Linien eine Abnahme der Rentabilität zu verzeichnen ist, nur eine ganz geringe Abnahme der Verzinsung stattgefunden hat.

Die am 7. bezw. 1. Dezember 1893 dem Betriebe übergebenen Linien, und zwar: a) Waldheim-Rochlitz bezw. b) Hetzdorf-Eppendorf und c) Herrnhut-Bernstadt erforderten je einen Betriebszuschuss, welcher in Hunderttheilen der veranschlagten und bewilligten Baukosten unter Rücktsichtnahme auf den mittleren Jahresdurchschnitt betrug bei der Linie zu a) 1,011 %, zu b) 2,508 % und zu c) 3,225 %.

Das Anlagekapital für die normalspurigen Bahnen verzinste sich mit 4,657 % gegen 4,374 % im Vorjahre und das Anlagekapital aller Linien zusammen mit 4,521 % gegen 4,270 % im Vorjahre.

Aus dem Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen.

Die dem Landtage zugegangene Denkschrift, betreffend den Verkauf der Eisenbahnen Ilmenau - Grossbreitenbach, Hohenebra - Ebeleben und Arnstadt - Ichtershausen und die Rückzahlung der Bachstein'schen Schuld (vergl. Nr. 91 S. 855 d. Ztg.) gelangte in der Sitzung vom 28. November d. J. zur Debatte. Der mit der Vorberathung der Denkschrift betraute Ausschuss stimmt dem Verkaufe zu, erachtet aber die von der Regierung vorgeschlagene Bildung eines besonderen Eisenbahn-Baufonds nicht für zweckmässig, empfiehlt vielmehr, den 500 000 *M.* (Bachstein'sche Schuld) übersteigenden Betrag den Wirthschaftsbeständen zuzuführen. Die hohe wirthschaftliche Bedeutung der Linie Sondershausen - Frankenhausen wird voll anerkannt und der Aufmerksamkeit der Staatsregierung um so mehr empfohlen, als nach den von der Firma Lenz & Co. in Stettin auf Grund ihrer Vorarbeiten vorgelegten Berechnungen das finanzielle Erträgniss dieser Bahn beim Aufblühen der Bergwerksanlagen der Gewerkschaft „Glückauf" ziemlich gesichert erscheint. Endlich empfiehlt der Ausschuss die Anlage von Kleinbahnen, zunächst die Strecke Ebeleben-Holzthaleben - Grosskeula, zur wohlwollenden Erwägung. Die Debatte führte zunächst zur Zustimmung des Hauses zum Verkauf der in Rede stehenden 3 Bahnstrecken, wie zur Rückzahlung der Bachstein'schen Schuld.

Berliner Stadt- und Ringbahn.

Die Zuschlag - Fahrkarten im Berliner Stadtbahn-, Ringbahn- und Vorortverkehr werden, um der vielfach vorgekommenen missbräuchlichen Benutzung vorzubeugen, für die Folge mit folgendem Vermerk versehen: „Gültig zur einmaligen Benutzung am Lösungstage. Vor Benutzung vom Bahnsteigschaffner oder Zugführer zu durchlochen oder vom Stationsbeamten gültig zu machen und nach Beendigung der Fahrt abzugeben."

Geestemünde-Cuxhaven.

Die Arbeiten am Planum der Eisenbahn von Geestemünde nach Cuxhaven, mit Abzweigung nach Bederkesa, werden so schnell gefördert, dass voraussichtlich die Eröffnung der Bahn noch vor Ablauf des Jahres 1895 erfolgen wird.

Oberlausitzer Kreisbahn.

Der Kommunal-Landtag der Preussischen Oberlausitz bewilligte in der Sitzung vom 29. November d. J. auf das Gesuch des Komitees der Oberlausitzer Kreisbahn die Erweiterung der für dieselbe bereits im vorigen Jahre ausgesprochenen 5jährigen Zinsgarantie bis zur Höhe von 10 000 *M.* für das Jahr auf 10 Jahre mit dem Vorbehalt, dass die Einlagen in den Erneuerungsfonds die von den Staatsbehörden vorgeschriebene Höhe nicht übersteigen dürften.

Ströbel-Schweidnitz.

Der Schweidnitzer Kreistag hat den Betrag von 100 000 *M.* zum Bau der Bahn von Ströbel nach Schweidnitz, sowie die unentgeltliche Hergabe des dazu erforderlichen Terrains bewilligt. Zu den Kosten des Bahnbaues steuern ausserdem noch bei: 120 000 *M.* die Stadt Schweidnitz, 50 000 *M.* die Provinz und 40 000 *M.* der Verein der bergbaulichen Interessen Niederschlesiens.

Die Bahn soll von Ströbel über Strehlitz, Stephanshain, Gross - Märzdorf, Weizenrodau und Kletschkau führen und in den Hauptbahnhof Schweidnitz einmünden.

Berliner elektrische Hochbahn.

Die Vorbereitungen für den Bau der elektrischen Hochbahn von der Warschauer Strasse nach Charlottenburg sind soweit gefördert, dass im kommenden Frühjahr an verschiedenen Theilen mit den Arbeiten begonnen werden kann. Die letzte Schwierigkeit, die Genehmigung der Konzession durch den Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg, ist beseitigt, und auch die Verhandlungen mit den Besitzern der zur Enteignung bestimmten Grundstücke nehmen einen befriedigenden Verlauf. Gegen den ursprünglichen Plan wird die Trasse nur in der Gegend des Halleschen Thores abgeändert werden müssen, was aber bei den Verhandlungen mit der Stadt Berlin von vornherein in Betracht gezogen war.

Kleinbahnen im Kreise Hameln.

In der am 10. November d. J. abgehaltenen Sitzung des Kreises Hameln wurden die Mittel zur Anfertigung der Vorarbeiten für die Kleinbahnen Emmerthal-Bodenwerder und Voldagsen-Hemmendorf bewilligt.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn. Die Statistik über den Verkehr auf dem Bahnnetze der Gesellschaft weist für das Betriebsjahr 1893 die Beförderung von 130 100 000 Personen gegen 128 000 000 Personen im Vorjahre, mithin ein Mehr von 2 100 000 Personen = 1,64 % nach. Die Einnahme aus der Personenbeförderung ist von 14 483 591 *M.* im Jahre 1892 auf 14 660 990 *M.* im Jahre 1893, mithin um 177 399 *M.* = 1,22 % gestiegen. Die Betriebsleistungen erhöhten sich im Jahre 1893 auf 26 042 809 Wagenkm gegen 25 794 816 km im Vorjahre, mithin um 247 993 km = 0,96 %.

Die Einführung des elektrischen Betriebes bei den Berliner Strassenbahnen wird nach einer unlängst vorgenommenen Probefahrt nunmehr vom Magistrat energisch gefördert werden. Auch das Polizeipräsidium vertritt die Anschauung, dass die Neueinrichtung jetzt thunlichst schnell ins Leben treten muss. Demgemäss hat die Direktion der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft sich dem Magistrat gegenüber bereit erklärt, über die Vereinbarung eines neuen Vertrages, betreffend die Umwandlung ihres Gesammt-Pferdebahnnetzes in ein elektrisches, in Verhandlungen zu treten. Da die Umwandlung sehr bedeutende Unkosten verursacht, so dürfte wohl seitens der Stadt eine angemessene Gegenleistung gewährt werden müssen.

Elektrische Strassenbahn in Plauen i. V. Die von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft eingerichtete elektrische Strassenbahn in Plauen i. V. ist am 17. November d. J. dem Betriebe übergeben worden.

Aus Belgien.

Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft.

Nach dem Hauptversammlungsbericht vom 18. Juli d. J. vereinnahmte die Gesellschaft im Jahre 1893 von der Niederländischen Staatsbahngesellschaft an fester jährlicher Rente 1 051 783 Frcs. (wie 1892), an Ueberschüssen 173 245 (157 174) Frcs. und an mittelbaren Erträgen 13 119 (30 473) Frcs., im ganzen also 1 238 147 (1 239 430) Frcs. Davon beanspruchten die Verzinsung der Schuldverschreibungen 820 520 (835 080) Frcs., die Tilgung der Schuldverschreibungen 158 000 (153 000) Frcs. und die allgemeinen Unkosten 38 254 (30 254) Frcs., während 221 373 (221 096) Frcs. zur Verfügung der Hauptversammlung standen; von letzterer Summe wurden u. a. 161 600 Frcs. als Gewinn an die Antheilhaber vertheilt und 33 088 Frcs. den Rücklagen zugefügt. Der Gewinn betrug wie 1892 4 Frcs. (gegen 3 Frcs. in 1891 und 2 Frcs. in 1890). Die Vergleichung der Geschäftsberichte der letzten 4 Jahre lässt erkennen, dass der Hauptgrund des steigenden Gewinnes in der durch Umwandlung der 5 % Schuldverschreibungen herbeigeführten Verminderung der Zinslasten besteht. Allerdings sind auch die Ueberschüsse gestiegen, aber der Antheil an dem zu theilenden Reinertrage braucht nicht eine den Roheinnahmen entsprechende Steigerung zu erfahren. Die Konzession vom 15. Juli 1860 und der Vertrag vom 2. Juni 1862 legen der Gesellschaft die Verpflichtung auf, dem Belgischen Staate die Zinsgewähr-Vorschüsse für die Strecken Tongres-Bilsen (448 244) Frcs.) und Tongres-Glons (175 651 Frcs.) zu erstatten. Die Rückzahlungspflicht tritt ein, wenn der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 7 % eines Kapitals von 1 327 000 Frcs. für die

Strecke Tongres-Bilsen und 7 % eines Kapitals von 1 000 000 Francs für die Strecke Tongres-Glons übersteigt.

Die Roheinnahmen beliefen sich 1893 für die Strecke Hasselt-Eyndhoven auf 738 777 (699 089) Frcs. und für die Strecke Hasselt-Flémalle auf 1 891 864 (1 745 834) Frcs. Auf der Strecke Hasselt-Eyndhoven hat die Betriebseinnahme noch nicht die Mindestgrenze von 17 200 Frcs. für 1 km erreicht, von der ab die Lüttich-Limburger Gesellschaft auf einen Antheil an dem Reinertrage der betriebsführenden Gesellschaft Anspruch hat.

Westflandrische Eisenbahn im 1. Halbjahr 1894.

Nachdem am 7. November d. J. eine Vorversammlung in London stattgefunden hatte, wurde am 10. November d. J. am Gesellschaftssitze in Brügge unter Vorsitz des Präsidenten Henry Vernet die Halbjahrsversammlung abgehalten, in welcher der geschäftsführende Direktor und Betriebsleiter E. van den Bogaerde seinen Bericht erstattete. Die Einnahmen beliefen sich aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 705 216,42 Frcs. (gegen 689 983,39 Frcs. im 1. Halbjahr 1893) und aus dem Güter-, Vieh- usw. Verkehr auf 765 520,63 (716 109,98) Frcs., im ganzen also auf 1 470 737,05 (1 406 093,37) Francs. Die Betriebsausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 87 100,58 Frcs., für den Bahndienst 193 464,16 Frcs., für die Zugförderung 287 070,55 Frcs. und für den Verkehrsdienst 296 487,90 Frcs., im ganzen also 864 123,19 (853 034,01) Frcs. Es ergab sich also ein Betriebsüberschuss von 606 613,86 (553 059,36) Frcs.; hierzu kamen 155,17 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 26 583 Frcs. Pacht der Staatsbahn für Mitbenutzung der Gesellschaftsstrecken Deynze-Thielt und Ypres-Comines und 23 105,93 Frcs. ausserordentliche Erträge. Von der 656 457,96 Frcs. betragenden Summe waren zu bestreiten: 380 912,50 Frcs. für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 96 250 Frcs. Zinsen der Vorzugs-Antheilscheine, 27 000 Frcs. Rücklagen in den Bestand für Ausbesserungen und Neubauten, und 152 000 Frcs. Abschlagszahlung an die Staatsbahn, während 293,46 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. An Stelle der an die Staatsbahn geleisteten Abschlagszahlung wurden den Rücklagen 151 177,05 Frcs. entnommen, um an die Stamm-Antheilscheine einen Gewinn von 5,65 Frcs. = 4 sh. 6 d. vertheilen zu können. Da das Berufungsgericht die Berufung der Gesellschaft in dem Rechtsstreit über die Gemeinschaftsstrecken zurückgewiesen hat, hat die Gesellschaft ein Abkommen mit der Staatsbahn getroffen, nach dem erstere vorläufig eine Abschlagszahlung von 250 000 Frcs. leistet und zur Vorlegung der Rechnungen für die streitigen 14 Jahre eine Frist bis zum 30. Juni 1895 erhält. Verschiedene Umstände haben die Vorlage des Gesetzentwurfs, betreffend den Seehafen und Seekanal von Heyst, vor Schluss der Tagung der abgetretenen Kammern verhindert.

Eisenbahn Entre Sambre et Meuse.

Obgleich die Einnahmen der Grossen Belgischen Centralbahn im 1. Halbjahr 1894 eine Steigerung gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres erfahren haben, so hielt die am 15. Oktober d. J. abgehaltene Hauptversammlung der Eisenbahngesellschaft Entre Sambre et Meuse diese Vermehrung nicht für genügend, um über den gewährleisteten Mindestgewinn von 6.25 Frcs. für den Antheilschein hinauszugehen.

Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt.

Diese Eisenbahnen hatten im 1. Halbjahr 1894 eine Betriebseinnahme von 485 065 Frcs. (gegen 485 956 Frcs. im 1. Halbjahr 1893); hierzu kamen 576 (451) Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahr, 11 957 (0) Frcs. Richtigstellungen, 62 000 (0) Frcs. ausserordentliche Einnahmen und 4 231 (6 117) Frcs. Zinsen. Von der 563 829 (492 524) Frcs. betragenden Gesammteinnahme beanspruchten die allgemeinen Unkosten 40 060 (37 942) Frcs. und die Tilgung der Antheilscheine 35 000 Frcs. (wie 1893), während 187 500 Frcs. (wie 1893) an die Vorzugs-Antheilscheine, 300 000 (231 250) Frcs. an die Stamm-Antheilscheine vertheilt und 1 269 (832) Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn der Vorzugs-Antheilscheine betrug 7,50 Frcs. (wie 1893) und der Stamm-Antheilscheine 12 (9,25) Frcs.

Allgemeine Nebenbahngesellschaft.

Die „Compagnie générale de chemins de fer secondaires“, welche in Italien die Strassenbahnen von Brescia, die Strassenbahnen der Emilia (Bologna-Bazzano-Vignola) und die Eisenbahn Neapel-Nola-Bajano, in Oesterreich die Krakauer Strassenbahn, in Deutschland die Kölner und die Mannheim-Ludwigshafener Strassenbahn, in Belgien die Gesellschaft für den Betrieb der Eisenbahnen in Belgien, in Frankreich die Departementsbahngesellschaft, die Strassenbahn Paris-Arpajon und die Strassenbahn von Saint Maur des Fossés, endlich in Brasilien die Südwest-Brasilianische Eisenbahngesellschaft gebildet hat, vereinnahmte in dem am 30. Juni d. J. beendeten Geschäftsjahr aus den in ihrem Besitze befindlichen Werthpapieren an Zinsen, Gewinnen usw. 878 841,34 Frcs.; hierzu kamen 27 992,27 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre. Von der 906 833,61 Frcs. betragenden Gesammteinnahme waren aber 225 000 Frcs. Zinsen der Schuldverschreibungen und 124 652,85 Francs allgemeine Unkosten zu bestreiten, sodass 557 180,76 Frcs. zur Verfügung der am 15. Oktober d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Es wurden 26 459,42 Frcs. den Rücklagen zugeführt, 500 000 Frcs. als Gewinn (5 %) vertheilt und 30 721,34 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Aus Frankreich.

Die Pariser Stadtbahn.

Lange Zeit schien es, als wenn die Stadtbahnfrage ins Ungewisse vertagt sei, aber die Weltausstellung von 1900 mit ihren grossen Verkehrsanforderungen rückte immer näher und der Minister der öffentlichen Arbeiten musste sich entschliessen, der Sache näher zu treten. Er hat dies gethan, indem er die fünf grossen Bahnen, die von Paris ausgehen, zu Trägern des Unternehmens machte und mit ihnen folgenden Vertrag, den wir dem „Journal des transports“ entnehmen, vereinbarte:

1. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ertheilt im Namen des Staates der Ost-, Nord-, Orléans-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft, die sich zu diesem Zweck zu einer besonderen Genossenschaft vereinigen, die Konzession für eine Stadtbahn, welche folgende Linien umfasst: a) eine Linie von Nord nach Süd, die bei der Marcadetbrücke von den Nordbahngeleisen abzweigt, über den Nordbahnhof, den Strassburger Bahnhof, die Central-Markthallen, den Stadthausplatz, die Wein-Markthalle und den Clunyplatz führt und am Medicisplatz in die Eisenbahn Paris-Sceaux einmündet; b) eine Linie von Ost nach West, die aus der Vincenner Linie am westlichen Ende der Doppelgeleise des Bahnhofs Reuilly bei der Brücke der Charentonstrasse abzweigt, beim Lyonner Bahnhof Anschluss an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erhält, am Orléansbahnhof vorbeiführt, die Linie a) zwischen der Wein-Markthalle und dem Clunyplatz benutzt, dem Boulevard Saint Germain und den Kais folgt und am Invalidenbahnhof sich mit der Moulineauxlinie vereinigt; c) unter Vorbehalt der Gemeinnützigkeitserklärung: 1. eine Linie, die durch ein doppeltes Anschlussgeleis an den Central-Markthallen und am Stadthaus aus der Linie a) abzweigt, bis zum Eintrachtsplatz den Kais des rechten Seineufers folgt, indem sie über der Seine zu Tage tritt, dann unter der Königs-, Tronchet- und Romstrasse läuft und durch ein doppeltes Anschlussgeleis einerseits bei Batignolles-Clichy in die rechtsufrige Gürtelbahn, andererseits bei Courcelles in die von der Westbahn zu bauende Linie Courcelles-Marsfeld mündet; 2. eine Linie, die bei der Riquetbrücke aus den Ostbahngeleisen abzweigt, beim Strassburger Bahnhof an die Linie a) anschliesst, dem Kanal Saint Martin und dem Boulevard Richard Lenoir folgt, den Bastillenplatz und die Avenue Daumesnil berührt und bei der Rambouilletstrasse in beiden Richtungen an die Linie b) anschliesst.

2. Die Konzession der obengenannten Linien endigt bezüglich jeder der vereinigten Gesellschaften zu dem Zeitpunkt, an dem die Konzession ihres Hauptnetzes abläuft. Indessen wird die Tilgung der Anleihen, die von der Genossenschaft zur Deckung der Anlagekosten (einschliesslich der allgemeinen Unkosten und der Bauzinsen, der Fahrbetriebsmittel, der Vorräthe und der genehmigten Ergänzungsbauten) aufgenommen werden, für einen Zeitraum von 99 Jahren vom 1. Januar desjenigen Jahres ab, das der Eröffnung der gesammten durch diesen Vertrag endgültig konzessionirten Linien folgt, berechnet. Zu dem für den Ablauf der bezüglichen Konzessionen der 5 Gesellschaften festgesetzten Zeitpunkt tritt der Staat nacheinander mit allen Rechten und Pflichten einer jeden von ihnen in die Stadtbahn-Genossenschaft. Ebenso verhält es sich, wenn der Staat bezüglich des Hauptnetzes einer der vereinigten Gesellschaften die Verstaatlichung ausüben oder den Verfall der Konzession aussprechen sollte. Die Betriebseinnahmen und Ausgaben, wie sie durch die Verträge von 1883 für die Hauptnetze der theilnehmenden Gesellschaften bezeichnet sind, bilden für die Stadtbahn eine besondere Rechnung, die von den bezüglichen Betriebsrechnungen der vereinigten Gesellschaften unabhängig ist.

3. Der Dienst der von der Genossenschaft aufgenommenen Anleihen (Zinsen, Tilgung, Steuer und Nebengebühren) wird gesichert vermittelst der Reinerträge der Unternehmung und nöthigenfalls dadurch, dass die vereinigten Gesellschaften aus den vermehrten Reineinnahmen, die jede von ihnen infolge Bestehens der Stadtbahn aus ihrem Vorort-Personenverkehr erzielt, Zuzahlungen leistet; die Mehreinnahme wird gemäss Art. 4 berechnet.

4. Jede Gesellschaft bestimmt während des Zeitraumes, welcher der Eröffnung von 1895 an vorangeht, die durchschnittliche jährliche Zunahme des Ertrages für Reisende, die zwi-

schen ihren Pariser Endbahnhöfen (Saint Lazaire, Nord, Ost, Bastille, Lyon, Orléans, Medicis, Montparnasse) und den nächsten Vorortbahnhöfen in einer für jede Gesellschaft zu bestimmenden Zone verkehren. Sie bestimmt ebenso die Zunahme dieses Ertrages während der 3 Jahre (mit Ausnahme des Ausstellungsjahres), welche der Eröffnung der gesammten durch diesen Vertrag endgültig konzessionirten Linien folgen, da dieser Zeitraum nothwendig ist, damit sich die Einwirkung dieser neuen Bahn fühlbar macht. Am Ende des dritten Jahres berechnet jede Gesellschaft den Unterschied zwischen dem zu diesem Zeitpunkt festgestellten Ertrage und dem, wie er nach Maassgabe des vor Eröffnung der Stadtbahn erfolgten Wachsthums gewesen wäre. Dieser bei jeder Gesellschaft verschiedene Unterschied stellt ein für alle Male das Wachsthum des Rohertrages infolge der Stadtbahn dar; indem man davon die Hälfte nimmt, erhält man das Wachsthum des Reinertrages.

5. Wenn die Gesammtheit dieser Zuzahlungen nicht erforderlich ist, so erfährt der Beitrag jeder Gesellschaft eine verhältnissmässige Herabsetzung.

6. Die von den Gesellschaften zu Gunsten der Genossenschaft geleisteten Zuzahlungen werden in den jährlichen Betriebsrechnungen einer jeden von ihnen als Beihilfe an eine anschliessende Verkehrsunternehmung in Ausgabe gestellt.

7. Wenn der Reinertrag der Stadtbahn, vermehrt um die obengenannten Zuzahlungen der Gesellschaften, nicht hinreicht, um den Dienst der Anleihen zu sichern, so wird der Unterschied der Genossenschaft alljährlich vom Staate vorgestreckt. Diese Summen werden auf eine laufende Rechnung gebracht, der bis zur vollständigen Begleichung die Ueberschüsse, welche später der Reinertrag der Stadtbahn im Verhältniss zu ihren Lasten liefern kann, sowie die oben vorgesehenen Zuzahlungen der Gesellschaften gutgeschrieben werden. Der nicht beglichene Betrag dieser Rechnung trägt zu Gunsten des Staates einfache Zinsen von 2,5 % jährlich. Wenn die Rechnung der Staatsvorschüsse in den Fristen, die für den Ablauf der Konzessionen der vereinigten Gesellschaften festgesetzt sind, nicht beglichen ist, oder im Falle der Verstaatlichung der Stadtbahn wird das Guthaben des Staates bis zum geschuldeten Betrage mit den von ihm geschuldeten Summen ausgeglichen, und zwar im ersten Falle gegenüber den vereinigten Gesellschaften, wobei sich der Ausgleich für jede von ihnen auf $^1/_5$ des staatlichen Guthabens bezieht, im zweiten Falle gegenüber der Stadtbahn-Genossenschaft, wobei sich der Ausgleich auf den Werth der Betriebsmittel und Vorräthe, die gemäss Art. 30 und 31 des Bedingnissheftes der Stadtbahn eigenthümlich sind, bezieht; doch sind die vereinigten Gesellschaften nicht gehalten, die Summen, für welche der Staat ungedeckt bleibt, zurückzuzahlen. Ebenso ist im Falle der Verstaatlichung oder des Konzessionsverfalls einer der vereinigten Gesellschaften zu verfahren.

8. Nach Begleichung der laufenden Rechnung wird der Ueberschuss des Reinertrages der Stadtbahn, der nach Deckung der Zins- und Tilgungslasten verbleibt, zur Hälfte zwischen dem Staat und der Genossenschaft getheilt. Die dieser letzteren zufallende Hälfte wird zu je $^1/_5$ unter die vereinigten Gesellschaften vertheilt.

Art. 9 bis 11 betreffen die Baufrist, sowie die an die Vincenner und Sceauxlinie herzustellenden Anschlüsse.

12. Auf den Stadtbahnlinien verkehren Personenzüge ohne Gepäckbeförderung, die von der Gürtelbahn-Genossenschaft oder von den vereinigten Gesellschaften in Gang gesetzt werden. Diese Züge legen zurück: a) geschlossene Stadt-Kreisfahrten, welche Stadtbahnstrecken oder Strecken der Kleinen Gürtelbahn oder sogar, wenn es zur Schliessung eines Kreislaufs nothwendig ist, Strecken der vereinigten Gesellschaften benutzen; b) Strecken, welche entweder Bahnhöfe der Stadtbahn oder solche der Kleinen Gürtelbahn oder auch städtische bezw. Vorort-Bahnhöfe von einer der vereinigten Gesellschaften zu Endpunkten haben; c) geschlossene Stadt-Kreisfahrten, vervollständigt durch eine Fortsetzung ins Innere von Paris. Auf den innerhalb der Mauern liegenden Strecken sind während der vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu bestimmenden Dauer des Tagesdienstes wenigstens 6 Züge stündlich in jeder Richtung abzulassen.

13. Auf den in Art. 12 bezeichneten gesammten Zugverkehr sind die in Art. 27, 36 und 37 des Bedingnissheftes festgesetzten Regeln anwendbar, wobei bei Berechnung der Gebühren keine andere Mindestgrenzen der Erhebung zur Anwendung kommen, als sie aus dem genannten Art. 36 hervorgehen. Die gleichen Regeln können auf die für den Personenverkehr ohne Gepäck bestimmten Züge angewendet werden, die im Innern von Paris ohne Benutzung der Stadtbahnlinien verkehren.

14. Ausser den genannten Stadtbahnzügen können die vereinigten Gesellschaften auf der Stadtbahn mit Zustimmung der Genossenschaft Züge, die von ihren Hauptbahnhöfen oder Linien kommen oder dahin gehen und für den Personenverkehr mit oder ohne Gepäckbeförderung oder auch für den Verkehr von Eilgut und Lebensmitteln bestimmt sind, verkehren lassen; die Maassnahmen zur Sicherung der guten Einrichtung und der Regelmässigkeit des Dienstes sind in diesem Falle zwischen diesen Gesellschaften und der Genossenschaft zu vereinbaren.

15. Der gegenwärtige Vertrag wird erst endgültig, wenn die Stadt Paris einwilligt: a) die Bestimmungen des Bedingnissheftes, soweit sie die Stadt betreffen, zu genehmigen; b) der Genossenschaft alle Ländereien, die zu ihrem öffentlichen und Privatbesitz gehören und deren Benutzung zur Herstellung der Linien, Doppelgeleise und Anschlüsse, sowie der der Westbahn zu konzessionirenden Linie Courcelles-Marsfeld erforderlich ist, unentgeltlich zu überlassen; c) die Materialien und Gegenstände jeder Art, die zum Bau der Linien nebst Zubehör, sowie zum Betrieb der im Innern von Paris gelegenen Bahnen erforderlich sind, von dem städtischen Eingangszoll zu befreien. —

Die endgültig konzessionirten Linien haben eine Gesammtlänge von 14 km, wobei die Anschlüsse an die Gürtelbahn und die erforderlich werdende Verdoppelung der Geleise für die Auteuillinie zwischen la Muette und Courcelles, sowie für die Vincenner Linie auf dem benutzten Theil nicht eingerechnet ist. Diese Linien sind entworfen: theils unter freiem Himmel auf eisernem Gerüst oder einem Damm (3,720 km), theils im gemauerten Einschnitt (0,985 km), theils unterirdisch (9,080 km). Die Strecken unter freiem Himmel sind genügend lang, damit die zur Dampfverdichtung eingerichteten Maschinen die unterirdischen Strecken zurücklegen können, ohne dass der Feuerraum wieder voll geschüttet und Rauch erzeugt wird. Die Beleuchtung erfolgt durch Elektrizität. Die Baukosten sind auf höchstens 100 Millionen Francs veranschlagt. Die unter Vorbehalt konzessionirten Linien haben ebenfalls eine Gesammtlänge von 14 km, aber ihre Baukosten sind nur auf 65 Millionen Francs veranschlagt. Als dringendste von letzteren erscheint die Linie vom Stadthaus und den Markthallen nach dem Eintrachtsplatz, deren Baukosten etwa 25 Millionen betragen würden.

Aus dem Bedingnissheft ist noch folgendes hervorzuheben:

Art. 6. Die Linien sind zweigeleisig herzustellen.

Art. 8. Der geringste Krümmungshalbmesser ist auf 150 m, die stärkste Steigung auf 25 mm für 1 m festgesetzt.

Art. 9. Die Personen-Einsteigplätze sind in Höhe des Fussbodens der Personenwagen herzustellen. In dem bereits zu diesem Zweck eingerichteten Untergrund der Central-Markthallen sind die erforderlichen Geleise für den Dienst der Lebensmittel herzustellen.

Art. 17. Das Gewicht der Schienen beträgt mindestens 42 kg auf 1 m.

Art. 27. Die Lokomotiven sind so zu bauen, dass sie das Anfahren unter befriedigenden Bedingungen sichern; besonders müssen sie bezüglich des Dampf- und Rauchablassens in den Tunneln den vom Minister der öffentlichen Arbeiten für die Indienststellung derartiger Maschinen vorzuschreibenden Bedingungen genügen. Die Genossenschaft hat vorbehaltlich der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten das Recht, jede andere Zugförderungsart, als die durch Dampfmaschinen anzuwenden. Es können 3 Wagenklassen eingerichtet werden, aber die Genossenschaft kann auch die mittlere Klasse aufheben.

Art. 36. Die Genossenschaft ist berechtigt, die nachstehenden Sätze, welche das Bahngeld und die Beförderungsgebühr, aber nicht die Staatssteuer enthalten, zu erheben:

A. Reisende.

1. Tarif für den Binnenverkehr der Stadtbahnlinien und für den Verbandsverkehr mit Linien, die etwa im Innern von Paris gebaut werden für 1 Personenkm in I. Klasse 0,10 Frcs., in II. 0,075 Frcs. und in III. 0,05 Frcs.

2. Tarif für den direkten Verkehr der Stadtbahn mit den ausserhalb von Paris gelegenen Linien in I. Klasse 0,15 Frcs., in II. 0,1125 Frcs. und in III. 0,075 Frcs. Kinder unter 3 Jahren, die von den begleitenden Personen auf dem Schoosse getragen werden, fahren frei. Kinder von 3 bis 7 Jahren zahlen die Hälfte und haben Anspruch auf einen besonderen Platz; indessen dürfen in demselben Abtheil 2 Kinder nur den Platz eines Reisenden einnehmen. Kinder über 7 Jahre zahlen den vollen Preis. Unteroffiziere und Soldaten der Land- und Seemacht in Uniform zahlen in II. und III. Klasse die Hälfte. Die erhobenen Preise dürfen an Sonn- und Festtagen nicht höher sein als an Werktagen. Die Fahrkarten tragen die Angaben des Preises, der beim Verkauf erhoben wird.

Mindestpreis der Fahrkarten
(auschliesslich der Staatssteuer).

1. Für den Binnenverkehr der Stadtbahnlinien und für ihre Verbindungen mit den Linien, die etwa in Paris gebaut werden, kann die Genossenschaft nicht verpflichtet werden, ihre Preise

unter die folgenden Mindestgrenzen zu ermässigen: für die Strecke von einer Station bis zur nächsten oder übernächsten Station in I. Klasse 0,40 Frcs., in II. 0,30 Frcs. und in III. 0,20 Frcs.; für die Strecke von einer Station bis zur dritten oder einer folgenden Station in I. Klasse 0,55 Frcs., in II. 0,45 Francs, in III. 0,30 Frcs.; endlich 0,30 Frcs. für eine Rückfahrkarte III. Klasse, die ausschliesslich in bestimmten Zügen und Abtheilen gültig ist, und zwar zur Hinfahrt vom 1. April bis 30. September vor 7 Uhr Morgens, vom 1. Oktober bis 31. März vor 8 Uhr Morgens, zur Rückfahrt an demselben Tage zu den bekannt gegebenen Stunden.

2. Für den direkten Verkehr der Stadtbahn mit Linien, die etwa ausserhalb von Paris gebaut werden, ist die Genossenschaft berechtigt, ihre Preise nicht unter die folgenden Mindestgrenzen zu ermässigen: für Strecken bis zu 25 km in I. Klasse 0,60 Frcs., in II. 0,45 Frcs. und in III. 0,30 Frcs.; für Strecken von 25 bis 100 km in I. Klasse 0,90 Frcs., in II. 0,70 Frcs. und in III. 0,45 Frcs.; für Strecken über 100 km in I. Klasse 1.20 Francs, in II. 0.90 Frcs. und in III. 0,60 Frcs. Indessen können Arbeiter und Arbeiterinnen, die auf den äusseren Linien ermässigte für bestimmte Züge gültige Wochenkarten gelöst haben, auf den Stadtbahnlinien für den ersten Anschlusszug selbst nach 7 bezw. 8 Uhr Morgens die obengenannten Rückfahrkarten III. Klasse zu 0,30 Frcs. beanspruchen.

B. Gepäck, Eilgut und Lebensmittel.

Falls die Genossenschaft die Beförderung von Gepäck, Eilgut und Lebensmitteln übernimmt, wird der Tarif auf der Stadtbahn sowohl für den äusseren wie Binnenverkehr auf 1 Frcs. für 1 tkm mit einer Mindestberechnung von 6 km festgesetzt. Das Gewicht stuft sich von 10 zu 10 kg ab. Die Mindestfracht einer Sendung beträgt 0,40 Frcs. Der obige Tarif wird verdoppelt: 1. für Gegenstände und Lebensmittel, die für einen Raummeter nicht 200 kg wiegen, 2. für feuergefährliche oder Sprengstoffe oder für gefährliche Gegenstände, für welche Polizeiverordnungen besondere Vorsichtsmaassregeln vorschreiben und 3. im allgemeinen für alle Packete, Frachtstücke oder Gepäck-Uebergewicht, die einzeln 40 kg und darunter wiegen.

Art. 37. Die Genossenschaft ist nicht verpflichtet, in den auf der Stadtbahn verkehrenden Zügen Gepäck und Hunde, Eilgutpackete, Vieh, Leichen, Postsendungen, Arme, Gefangene usw. zu befördern. Sie ist auch nicht verpflichtet, für allein reisende Damen Abtheile vorzubehalten. Die Züge brauchen nur Wagen I. und III. Klasse und eine beschränkte Anzahl Plätze enthalten; sie brauchen nur 16 Achsen mit Ausnahme der Lokomotive und des Tenders zu umfassen und der Schutzwagen kann fortfallen.

Im Pariser Gemeinderath ist der Entwurf in der Sitzung vom 15. Oktober d. J. vorgelegt worden und dem dritten Ausschuss zur Vorberathung überwiesen worden. Die Zeitschrift „La voie ferrée“ hat 39 Mitglieder des Gemeinderaths über ihre Ansicht befragen lassen und von der weit überwiegenden Mehrheit ablehnende Antworten erhalten. Andererseits scheinen ihr die grossen Gesellschaften der Lösung wenig Interesse entgegenzubringen, während das Ministerium nur sehr mässige Begeisterung zeigt. Die genannte Zeitschrift sieht darin eine sehr ungünstige Vorbedeutung. Der technische Mitarbeiter dieser Zeitschrift kommt zu dem Schluss, dass die Stadtbahn nur dem Verkehr nach den Markthallen und der späteren Entwickelung der weiteren Vororte dienen wird. Man könne schon heute kühn behaupten, dass dieser Entwurf nur einen wirklichen und sofortigen Zweck habe, nämlich der Weltausstellung von 1900 zu dienen, und trotzdem biete er, wenn er nicht ausgedehnt werde, nur einem Theil der Bevölkerung Vortheil und übergeht zahlreiche, dicht bevölkerte Stadttheile, in denen vorzugsweise die Fremden wohnen. Unter diesen Umständen sei zu bezweifeln, dass die Dienste, welche diese Stadtbahn zu leisten berufen ist, in richtigem Verhältniss zu den ungeheuren Opfern, die ganz Frankreich auferlegt werden, stehen. Das „Journal des transports“ scheint dem Entwurf geneigter zu sein, hält aber noch mit seinem Urtheil zurück.

Aus Italien.

Bahneröffnungen.

Battipaglia-Tropea (Reggio). Bezüglich der Trasse der am 30. Juli d. J. vom Mittelmeernetz dem Betriebe übergebenen 62,7 km langen Strecke Pisciotta-Praja Ajeta theilen wir folgendes mit:

Vom Bahnhof Pisciotta ausgehend und die Meeresküste verlassend kreuzt die Bahn die Thäler von Angiemo und La Caterina, durchläuft den Tunnel dei Caprioli, berührt das Lambrothal und gelangt durch den Spinatunnel nach dem Mingardothal. In diesem steigt sie aufwärts nach dem grossen Tunnel von S. Cataldo, fällt dann im Majoranathal abwärts zum Busentofluss, welchen sie überschreitet, und läuft dann neuerdings längs des Meeres von Policastro bis Sapri. Dann steigt sie wieder aufwärts, überschreitet den Brizzifluss, durchzieht die Tunnels von Acquafredda, Marizzo und den dell'Arma, wo die höchste Erhebung der Bahn über den Meeresspiegel stattfindet (alles in der Nähe der Küste), fällt abwärts zum Thal des Castrocuccoflusses, durchläuft die bedeutenden Tunnels von Maratea und Castrocucco und senkt sich zur Ebene bis zum Endpunkte Praja Ajeta. Während von Pisciotta bis Maratea das Höhenprofil sehr wechselt und Neigungen von 1,5 bis 13 ‰ aufweist, findet ab Maratea ein beständiger Abstieg mit Neigungen bis zu 12 ‰ statt; die Krümmungen laufen sehr gewunden und der kleinste Halbmesser ist (mit einer Ausnahme von 300 m) wiederholt 350 m. Von den 18 Tunnels sind 7 über 1 km lang, und zwar: dei Caprioli 1,8; der Spinatunnel 3,3; S. Cataldo 5,1; Acquafredda I 3,9; dell' Arma 2,25; Maratea 2,4 und Castrocucco 2,5 km. Von den 34 grösseren Kunstbauten haben 24 über 16 m Ausdehnung, und zwar: Angiemothal-Viadukt von Eisen mit 3 Bogen (1 = 39,4 und 2 = je 31,2 m); Castellucciothal-Viadukt von Eisen mit 3 Bogen (1 = 15, 2 zu je 8 m); Viadukt mit 10 Bogen zu je 10 m; Viadukt über das Sa. Caterinathal von Stahl (3 Bogen zu je 39 m); Catiellothal-Viadukt (4 Bogen zu je 10 m); Cicco di Buonothal-Viadukt mit 6 Bogen zu je 10 m; Lambrobrücke von Stahl (Spannung von 62 m); Mingardobrücke von Stahl mit 3 Bogen (1 = 49, 2 = je 39 m); Pretithal-Viadukt, 5 Bogen zu je 10 m; Majoranathal-Viadukt von Eisen (Spannung von 32 m); Busentobrücke von Stahl, mit 3 Bogen (1 zu 61, 2 zu je 50 und 2 Seitenbogen zu je 9 m); Cacafavabrücke von Stahl, 1 Bogen von 41,7 m lichter Weite; Brizziviadukt, 5 Bogen (3 zu je 12, die 2 Seitenbogen zu je 8 m); Pagernothal-Viadukt, 4 Bogen zu je 10 m; Chiesathal-Viadukt, 5 Bogen zu je 10 m; Acquafreddathal-Viadukt, 3 Bogen zu je 10 m; Monicathal-Viadukt, 3 Bogen zu je 10 m; Fondothal-Viadukt, 3 Bogen zu je 8 m; Viadukt auf 46,7 km ab Pisciotta, 10 Bogen zu je 10 m; Calcarathal-Viadukt, 3 Bogen zu je 10 m; Viadukt zu 3 Bogen zu je 10 m; Castrocuccobrücke von Stahl mit 5 Oeffnungen (3 zu je 54 und 2 Seitenbogen zu je 45 m).

Die Bahnhöfe und Haltestellen heissen ab Pisciotta: Bahnhof S. Mauro la Bruca, Centola, Celle Bulgheria Roccagloriosa, Torre Orsaja, Policastro del Golfo, Haltestelle Capitello, Bahnhof Vibonati, Sapri, Acquafredda, Maratea und Praja Ajeta; sie sind sämmtlich mit je 2 Einfahrtssicherungen versehen, indessen noch ohne Vorrichtung für sichere Kontrole der Handhabung der Weichen. Die neue Strecke gehört (wie Battipaglia-Pisciotta) bezüglich Verkehr und Betrieb zum Oberinspektorat Neapel, bezüglich Bahnbewachung und Bahnerhaltung zur 18. Sektion, bezüglich Zugförderung zur Sektion Neapel und bezüglich der regierungsseitigen Oberaufsicht zum Kreise Neapel. S. Mauro la Bruca bis Sapri liegen in der Provinz Salerno, Acquafredda bis Maratea in der Provinz Potenza und Praja Ajeta in der Provinz Cosenza.

Die Theilstrecke Pizzo-Sant'Eufemia Marina-Marcellinara wurde, nachdem am 16. Oktober d. J. die landespolizeiliche Abnahme stattgefunden hatte, am 15. November d. J. dem Betriebe übergeben.

Diese 30,4 km lange Theilstrecke Pizzo-Sant'Eufemia Marina läuft mittelst Tunnels unter der Ortschaft Pizzo hindurch, überschreitet den oberen Theil der Schluchten von Range, Centofontane, Madonnella und Granza bis zum Tranquillotunnel, zieht abwärts zur eisernen Angitolabrücke und steigt bis zur Haltestelle Curinga; alsdann senkt sie sich wieder zum Bahnhof Sant'Eufemia, nachdem sie die eisernen Brücken von Maida (30 und 20 m lichter Weite), die von Amato (3 Bogen zu 35, 41 und 35 m), die von Sant'Ippolito (15 m) und Bagni (3 Spannungen von 24, 28 und 24 m) in ebenem Gelände überschritten. Die grösste Neigung beträgt 1,18 % und der kleinste Krümmungshalbmesser 400 m. Von den oben genannten beiden Tunnels ist der von Pizzo 1045 m, der andere nur 156 m lang. Ausser den beiden Endbahnhöfen ist noch der von Francavilla Angitola, die Haltestelle Curinga, Bahnhof S. Pietro a Maida Maida und der Abzweigungsbahnhof Sant'Eufemia vorhanden; zu sämmtlichen sind die Zufahrtswege noch nicht fertiggestellt.

Von der anschliessenden Zweiglinie Sant'Eufemia-Catanzaro läuft die Theilstrecke Sant'Eufemia-Marcellinara in einer Länge von 24,9 km über den Zuppello- und Cantagallofluss (letzterer hat 2 Brücken), geht dann im Aufstieg über den Bahnhof Sambiase, und den Piazzifluss bis zum Bahnhof Nicastro, senkt sich von dort und erreicht, durch einige nicht belangreiche Tunnels laufend, den Bahnhof Feroleto Antico, und zieht dann waagerecht mittelst Tunnels durch den Ippolitoberg, sowie über die Pignabrücke. Hier beginnt wiederum eine Steigung bis zur Mitte des Pianopolitunnels; alsdann wiederum fallend überschreitet sie den Gacciafluss, das Grottethal und den Cancellofluss, durchschneidet mit Tunnels den Cavaliere- und den Cancelloberg und erreicht nach Uebersetzung mehrerer

kleiner Thäler und Wasserläufe, sowie des Amatoflusses den vorläufigen Endpunkt Amato. Von den 8 Tunnels sind am grössten der von Pianopoli mit 1 156 und der des Cavalierebergs mit 924 m. Von den 8 Brücken bezw. Viadukten sind die gemauerte Piazzibrücke mit 3 Oeffnungen zu 14, 17 und 14 m, sowie die eiserne Gacciabrücke (1 Bogen zu 31 m Spannung) die grössten.

Parina-Spezia (Adriatisches Netz). Die Schlussstrecke Borgotaro-Pontremoli und damit die ganze Linie ist, wie bereits angegeben, am 1. August d. J. dem Betriebe übergeben worden, zwar ohne besondere Einweihungsfeierlichkeit, aber unter grosser Theilnahme des Publikums. Eine genauere Bahnbeschreibung dieser wichtigeren Querlinie liegt uns zur Zeit noch nicht vor.

Isernia-Campobasso (Adriatisches Netz). In betreff der gleichfalls am 1. August d. J. dem Betriebe übergebenen Strecke Bosco Redole-Bojano ist seither nur mitgetheilt, dass dieselbe bei 11,75 km Länge die Bahnhöfe Guardiaregia, S. Polo Matese und Bojano, sowie an Haltestellen ausser dem Anfangspunkt Bosco Redole noch Campochiaro enthält, dass sie bei Kilometer 66 von der Linie Benevent-Campobasso zwischen den Bahnhöfen S. Giuliano del Sannio und Vinchiaturo abzweigt und bei durchgängigem Abstiege eine höchste Steigung von 2 %, sowie kleinste Krümmungshalbmesser von 300 m hat.

Parma-Traversetola. In betreff dieser Lokalbahn hat die landespolizeiliche Abnahme am 30. Juli d. J. stattgefunden und die Betriebseröffnung wurde auf den 4. August d. J. festgesetzt; weitere Nachrichten fehlen noch.

Messina-Patti-Cerda (Sizilisches Netz). Mit Rücksicht auf die gegen Ende des laufenden Jahres beabsichtigte Betriebseröffnung der ganzen Linie Messina-Cerda (gleichzeitig mit der von Battipaglia-Reggio Calabria) beabsichtigt die Oberleitung des Sizilischen Eisenbahnnetzes eine durchgreifende Umänderung des gesammten Fahrplans für ihr Netz vorzunehmen, während die Verwaltung des Mittelmeernetzes mit der Eröffnung von Battipaglia-Reggio daran anlehnend ebenfalls eine durchgreifende Aenderung ihres Fahrplans vornehmen will.

Eröffnung von Stationen.

Der zwischen den Bahnhöfen Chiusi und Ficulle belegene Bahnhof Città della Pieve der Linie Florenz-Rom ist am 15. November d. J. für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden, und zwar zunächst für den vollen Binnen- und inneritalienischen Verbandsverkehr.

Mit 18. Oktober d. J. ist zwischen den beiden Bahnhöfen Torre dei Passeri und Bussi der Linie Castellamare Adriatico-Rieti-Terni (Adriatisches Netz) und zwar auf 42,7 km ab Castellamare Adriatico, der neue Bahnhof Tocco Castiglione vorläufig dem Betriebe übergeben worden. Der Verkehr der neuen Abfertigungsstelle ist vorderhand beschränkt auf Personen, Gepäck, Hunde, Eilgut, von beschleunigtem Frachtgut nur auf Nahrungsmittel und auf gewöhnliches Frachtgut in Wagenladungen; gänzlich ausgeschlossen sind Fahrzeuge und lebende Thiere. Bezüglich der Beförderung der vorgenannten Güter greifen die allgemeinen für den sonstigen direkten Verkehr des Adrianetzes geltenden Bestimmungen Platz.

Aus Afrika.

Portugiesisch-Westafrika (Angola).

Die Portugiesische Regierung hat dem Civilingenieur Angelo de Sarrea Prado, dem Verfasser der ursprünglichen Pläne für die Linie Loanda-Ambaca, im Juli d. J. die Konzession für eine Schmalspurbahn vom Kongo nach dem Kuango auf 99 Jahre ertheilt. Diese Linie, die im Vogelflug etwa 500 km lang ist, beginnt in Nokki am linken Kongoufer (unterhalb Matadi nahe der Grenze des Kongostaates) und führt über San Salvador, Madimba und Makuma Njumba nach Finde Matamba. Der erste Abschnitt Nokki-Madimba ist 3 Jahre nach Beginn des Baues zu eröffnen; ebenso sind für die beiden folgenden Abschnitte Madimba-Makuma Njumba und Makuma Njumba-Finde Matamba je 3 Jahre Bauzeit bewilligt. Die Unternehmung erhält vom Staate weder eine baare Unterstützung noch eine Zinsengewähr, sondern nur Ländereien und Zollfreiheit für das erforderliche Material. Nach Ablauf der Konzession fällt die Bahn ohne Entschädigung dem Staate zu.

Von der Bahn Loanda-Ambaca sollte im Oktober d. J. die Strecke von Kilometer 280 bis Kilometer 300 dem Betriebe übergeben werden. Diese Bahn geniesst allein von den 4 in Angola konzessionirten Linien eine Zinsengewähr und diese ist, als sich die Portugiesische Regierung vor 2 Jahren genöthigt sah, mit ihren Gläubigern einen Vertrag abzuschliessen, ohne Widerspruch unverkürzt aufrecht erhalten worden.

Britisch-Südafrika.

Zwischen der Regierung der Englischen Kolonie Betschuanaland, der Britisch-Südafrika-Gesellschaft und der „Bechuanaland railway company" ist über den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn (3 Fuss 6 Zoll) von Vryburg nach Palapye ein Abkommen getroffen worden. Für die Anfangsstrecke Vryburg-Mafeking, deren Bau vollendet ist, verpflichtet sich die Kolonialregierung unter Mitwirkung der Südafrikanischen Gesellschaft gewisse Ländereien zu überweisen, dagegen wird keine baare Beihilfe gezahlt. Für die zweite Theilstrecke Mafeking-Gaberones zahlt die Kolonialregierung nach Eröffnung des Betriebes 10 Jahre lang eine järliche Beihilfe von 10 000 £, während von der Südafrikanischen Gesellschaft während des gleichen Zeitraums eine jährliche Beihilfe von 5 000 £ geleistet wird. Dieselben Beihilfen werden während einer gleichen Zeit für die Reststrecke Gaberones-Palapye nach der Betriebseröffnung gezahlt.

Südafrikanische Republik (Transvaal).

Eisenbahn Pretoria-Delagoabai. Nach einer bei der Verwaltung der Niederländischen Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft in Amsterdam eingegangenen Meldung ist die Linie bis Pretoria am 19. Oktober d. J. vollendet und somit die Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt von Transvaal und dem Hafenplatz Lourenzo Marques an der Delagoabai fertiggestellt. Der Betrieb auf der neuen Strecke wird am 1. Januar 1895 eröffnet werden.

Vorarbeiten. Nach einem Bericht des Französischen Konsuls in Pretoria hat der Volksraad während seiner letzten Tagung im Grundsatz den Bau von 3 Bahnen genehmigt, nämlich 1. von Vryheid (Neue Republik) nach Dundee (Natal), um die Kohlen aus den Natalbergwerken nach den Goldfeldern von Vryheid, die sich zu entwickeln beginnen, zu führen; 2. von Pretoria über Nystroom (Waterberg) nach Pietersburg (Zutpansberg); 3. von Krugersdorp nach Potschefstroom und Klerksdorp, um diesen Bergwerksbezirk, der zu den schönsten Erwartungen berechtigt, aber bisher nur sehr dürftige Ergebnisse gezeigt hat, wieder aufleben zu lassen. Die Vorarbeiten für diese Linien sind beendet, aber es ist noch nichts über ihren Bau beschlossen.

Andererseits hat die Regierung der Republik am 3. Februar d. J. ein Abkommen mit der Kolonie Natal unterzeichnet, nachdem die Natalbahn von Charlestown über Standerton, Heidelberg und Springs bis Johannesburg verlängert werden soll. Die Kapkolonie scheint sehr missvergnügt über dieses Abkommen zu sein und bereitet sich vor, durch Verbesserung ihrer eigenen Bahnen den Verkehr für Port Elizabeth zu erhalten; es fragt sich indessen, ob es gelingen wird, denn die Linien nach Durban und Delagoabai bieten eine Verkürzung um 417 bezw. 498 km.

Die „Railway Share Trust and Agency Company" in London hat zum Kurse von 93,5 % 1 000 000 £ 4% Schuldverschreibungen der „Compagnie franco-belge du chemin de fer du Nord de la république Sud-Africaine" ausgegeben. Diese Ausgabe bildet den Rest der gewährleisteten 4% Anleihe von 1 500 000 £, von welcher der erste Theil im Januar 1893 begeben wurde. Der Ertrag ist zur Vollendung der Eisenbahn Komati Poort-Selati (192½ Meilen) bestimmt; davon sind die ersten 50 Meilen bereits vollendet, während die nächsten 50 Meilen Ende dieses Jahres fertiggestellt werden sollen. Eine Rückzahlungsfrist der Anleihe ist nicht festgesetzt, doch kann die Gesellschaft die Rückzahlung zu jedem beliebigen Zeitpunkt nach vorangegangener sechsmonatiger Kündigung beschliessen. Der Staat seinerseits kann auch die Rückzahlung zum Nennwerth oder durch börsenmässigen Ankauf beschliessen. 20 Jahre nach Eröffnung des Verkehrs kann die Republik die Bahn verstaatlichen; alsdann tritt das Verstaatlichungsrecht immer von 10 zu 10 Jahren ein, sofern 12 Monate vorher davon Nachricht gegeben ist.

Portugiesisch-Ostafrika (Mosambik).

Von der Beïra-Eisenbahn sind die ersten 75 Meilen Mitte dieses Jahres dem Betriebe übergeben und ein täglicher Zugverkehr eingerichtet worden; bis Chimoio sollte die Bahn im Oktober d. J. eröffnet werden, sodass alsdann die Reise nach Fort Salisbury nur 5 Tage von Beïra aus erfordert.

Britisch-Ostafrika.

Die Englische Antisklaverei-Gesellschaft hat an die Regierung eine Denkschrift wegen der Eisenbahn von Mombassa nach dem Viktoria Nyanza gerichtet, sich darin beschwert, dass die Verwirklichung dieses Planes ins Ungewisse vertagt sei, obwohl die Bahn von sehr grossem Nutzen sei, und die Regierung aufgefordert, die erforderlichen Mittel bewilligen und den Bau unverzüglich beginnen zu lassen. In seiner Antwort hat Lord Rosebery versichert, dass die Regierung niemals die Absicht hatte, den Bau der Bahn ins Ungewisse zu verschieben, aber er ist der Ansicht, dass der Entwurf noch mehr ausreifen

müsse und dass es angesichts der Umstände nicht dringend erscheint, sich sofort damit zu beschäftigen.

Ueber die Entwickelung der Elektrotechnik.

In der Eröffnungssitzung des Elektrotechnischen Vereins für die bevorstehende Sessionsperiode hielt der Ehrenpräsident desselben, Dr. von Stephan, eine ausführliche, für weitere Kreise Interesse bietende Rede, aus welcher wir folgendes mittheilen:

Die Starkstromtechnik hat in dem abgelaufenen Jahre ein systematisches und erfolgreiches Fortschreiten in allen ihren Zweigen zu verzeichnen. Die Meinungsverschiedenheiten über die besonderen Vortheile der drei Erzeugungsarten des elektrischen Stromes haben sich mehr und mehr geklärt; es hat sich gezeigt, dass die verschiedenen Systeme nebeneinander Platz haben, indem jedes für bestimmte Zwecke seine Vorzüge bietet.

Der elektrische Strom dient in vermehrtem Umfange als Lichtquelle wie als Betriebskraft. Von den zahlreichen neueren Lichtanlagen ist besonders bemerkenswerth diejenige in München, deren Betriebskraft dem Gefälle der Isar entnommen wird. Das früher bemerkte Zögern, die neue Naturkraft für gewerbliche Zwecke nutzbar zu machen, ist geschwunden, der Elektromotor schiebt sich nachdrucksvoll hinein in viele Betriebe des industriellen und gewerblichen Lebens. Die elektrische Triebkraft findet bereits vielfach Anwendung in der Montan-, Textil- und Zuckerindustrie, in Maschinenfabriken, Eisenbahn-Bau- und Reparaturwerkstätten, Spinnereien, Webereien, bei Schiebebühnen, Pumpen, Krahnen, Winden und Gesteinsbohrern verschiedener Art.

Dem Ansehen Deutscher Elektrotechnik gereicht es zur Ehre, durch Ausführung bedeutender Aufträge im Auslande in siegreichen Wettbewerb mit der fremdländischen Technik zu treten. In den nordischen Ländern wie im Süden und Osten, ja selbst in Südamerika, befestigen unsere Deutschen Firmen, wie Siemens & Halske, die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft und andere, ihren Weltruf, sei es durch Herstellung von elektrischen Anlagen für die Nutzbarmachung der natürlichen Wasserkräfte, für die Verwendung der elektrischen Betriebskraft in Seehäfen oder für Licht- und Kraftcentralen anderer Art.

Im Bau elektrischer Strassenbahnen hat sich im letzten Jahre eine rege Thätigkeit entwickelt. Dabei sind vorzugsweise unsere Berliner Firmen betheiligt. Es sind fertiggestellt worden die elektrische Zahnradbahn in Barmen, die erste dieser Art in Deutschland, die Bahnen in Barmen-Heckinghausen, Dortmund, Bochum-Herne, Mülhausen (Els.), Dresden-Blasewitz-Laubegast, Chemnitz, Zwickau, Gotha, Lübeck, Hamburg; in Angriff genommen sind die Bahnen für Pankow-Berlin (Gesundbrunnen), Gross-Lichterfelde-Steglitz, Ruhrort, Königsberg, Plauen; von projektirten Bahnen, welche in nächster Zeit zur Ausführung kommen sollen, sind zu nennen in erster Reihe die Berliner elektrische Hochbahn, ferner Bahnen für den Kreis Gelsenkirchen, Aachen-Burtscheid, Kiel, Leipzig, Altenburg, Danzig, Stettin u. a. Auch das Projekt der elektrischen Schwebebahn von Eugen Langen ist hier zu erwähnen.

Eine rührige Thätigkeit entfalten unsere grossen Firmen im elektrischen Bahnbau auch ausserhalb Deutschlands Grenzen, z. B. in den Städten Lemberg, Bukarest, Serajewo, Budapest, Christiania, Kiew, Genua.

Die Ueberlegenheit des elektrischen Stromes als Triebkraft gegenüber anderen bewegenden Kräften, welche sich namentlich auch in ihrer Anwendbarkeit im Kleingewerbe äussert, hat zur Folge, dass das Verlangen nach elektrischer Kraftlieferung für den kleinen Gewerbebetrieb in erheblicher Zunahme begriffen ist. Beispielsweise beziffert sich die Zahl der an das Leitungsnetz der Berliner Elektrizitätswerke angeschlossenen Motoren bereits auf Hunderte, welche den verschiedenartigsten Zwecken dienen.

Ueber die Verbreitung der Anlagen für elektrische Starkströme haben die von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung vorgenommenen Erhebungen folgendes festgestellt: Es waren am 1. Oktober d. J. im Deutschen Reiche — mit Ausschluss von Bayern und Württemberg — 6020 Starkstromanlagen im Betriebe. Davon dienten 5830 Anlagen in erster Linie der elektrischen Beleuchtung; die Zahl der Glühlampen betrug rund 1005000, die der Bogenlampen 48715. 64 Anlagen wurden ausschliesslich oder nebenbei zu elektrolytischen Zwecken, 232 Anlagen zur Kraftübertragung benutzt. Die Zahlen bleiben wegen der Schwierigkeit der Erlangung ganz zuverlässiger Angaben, namentlich bezüglich der Lampen vielleicht etwas hinter der Wirklichkeit zurück.

In der Hauptsache wird zum Betriebe der Starkstromanlagen der Gleichstrom benutzt. Ausschliesslich mit Wechselstrom werden 353, mit Drehstrom 19 Anlagen betrieben.

Im ganzen genommen hat die Elektrotechnik, der sich immer neue Absatzgebiete erschliessen, den Charakter der Grossindustrie angenommen und übt in mancher Beziehung auf die Gestaltung anderer technischer Betriebe bestimmenden Einfluss aus. So hat das intensive Eingreifen der elektrischen Kraftübertragung in alle Gebiete des Maschinenbaues naturgemäss zur Folge, dass die Elektrotechnik mit dem allgemeinen Maschinenbau eine immer innigere Verschmelzung eingeht, indem der Ingenieur und der Elektrotechniker bei der erforderlichen Kombinirung der neuen Kraftmaschine mit der bisherigen Arbeitsmaschine einander Hand in Hand arbeiten. Zahlreiche direkt für den elektrischen Betrieb gebaute Maschinen sind entstanden, welche antreibende und angetriebene Maschinen zu einem einheitlichen Ganzen verbinden.

Aus dem Bericht des Komitees für Erdstrombeobachtungen ist hervorzuheben, dass im Laufe des letzten Jahres in den Deutschen Telegraphenleitungen sowohl im Winter und Frühjahr als im Sommer mehrmals starke Erdströme wahrgenommen wurden und zwar, ganz in Uebereinstimmung mit den früheren Erfahrungen, in offenbarer Beziehung zu den gleichzeitigen ungewöhnlich starken Fleckenentwickelungen auf der Sonne. Auch bei diesen Erdstromerscheinungen ist wiederum die Gleichzeitigkeit des Auftretens in weiten Ländergebieten nachgewiesen worden.

Bei der von vielen Seiten behaupteten Zunahme der Blitzgefahr in den letzten Jahrzehnten hat die Reichs-Postverwaltung der Frage, ob auch die Stadt-Fernsprecheinrichtungen mit ihren die Häuser überragenden Eisenkonstruktionen und Drahtnetzen auf das Verhalten der atmosphärischen Elektrizität von Einfluss sind, seit längerer Zeit ihre besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Es sind darüber genaue Beobachtungen und Aufzeichnungen in 900 Orten mit und ohne Stadt-Fernsprecheinrichtungen gemacht worden. Nach allen bisher gesammelten statistischen Angaben steht ausser Zweifel, dass die Drahtnetze der Stadt-Fernsprechanlagen gegen atmosphärische Entladungen einen schützenden Einfluss ausüben.

Das Telegraphen- und Fernsprechnetz des Deutschen Reiches, einschliesslich Bayern und Württemberg, ist im letzten Jahre von 130471 km Linie auf 137883 km Linie und von 555081 km Leitung auf 610331 km Leitung angewachsen.

Es bestehen zur Zeit 19464 Telegraphenbetriebsstellen im Deutschen Reiche, davon sind 7561 mit Fernsprecher ausgerüstet.

Die im vorigen Jahre in Angriff genommenen Telegraphenanlagen in unseren Schutzgebieten, und zwar in Deutsch-Ostafrika von Dar es Salaam über Mohorro nach Kilwa und im Deutschen Togogebiet von der Englischen Grenze bei Quittah über Lome nach Klein-Popo und Sebbe, sind fertiggestellt. Von Klein-Popo aus wird gegenwärtig die Anschlusslinie nach der Französischen Grenze des Togogebiets bei Gross-Popo ausgeführt. Als Telegraphenstangen haben bei diesen Anlagen ausschliesslich Mannesmannröhren von 6,5 m Länge und zur Leitung Doppelbronzedraht von 2 mm Durchmesser Verwendung gefunden.

Sehr erfreuliche Fortschritte sind im verflossenen Jahre auch hinsichtlich der Entwickelung des Fernsprechwesens gemacht worden.

Die Zahl der Orte mit Stadt-Fernsprecheinrichtung ist um 33, die Zahl der Sprechstellen um 9100 gewachsen, sodass gegenwärtig im Reichspostgebiet rund 410 Vermittelungsanstalten mit 87200 Sprechstellen vorhanden sind. Die Gesammtlänge der Theilnehmerleitungen beträgt jetzt 152050 km; zur Anbringung derselben dienen 14030 km Gestänge. Allein im verflossenen Jahr sind 1530 km Linie und 15050 km Leitung zum früheren Bestande hinzugetreten. Für den Sprechverkehr zwischen verschiedenen Orten sind zur Zeit 495 Verbindungsanlagen mit 43320 km Leitung vorhanden, gegen 413 Anlagen und 33800 km Leitung im Vorjahre. Von dem Zuwachs sind besonders hervorzuheben die Verbindungen Berlin-Köln, 630 km, und Berlin-München, 690 km lang, sowie die Anlage Stettin-Stralsund. Ausserdem hat die Eröffnung des Verkehrs zwischen Berlin und Bremen sowie zwischen Köln und Hamburg stattgefunden. Binnen kurzem wird ferner die 660 km lange Verbindung Berlin-Wien dem Betriebe übergeben werden. Für den Verkehr im Inlande gehen gleichfalls eine Anzahl neuer Verbindungen der Vollendung entgegen. Hier sind besonders zu nennen die 640 km lange Anlage Berlin-Frankfurt (Main) mit 2 Doppelleitungen, ferner die Erweiterung der bestehenden Verbindung Berlin-Elbing von Elbing über Insterburg-Tilsit bis Memel, durch welche eine Verbindung Berlin-Memel von über 1000 km Gesammtlänge geschaffen wird, sowie die Anlage Strassburg-Mülhausen (Elsass).

Die Zahl der täglichen Gespräche beläuft sich bereits auf 1042500, etwa 120700 mehr als im Vorjahre.

Die Stadt-Fernsprecheinrichtung in Berlin hat ihren ersten Platz unter sämmtlichen Stadt-Fernsprecheinrichtungen der Welt fortgesetzt behauptet. Die Zahl der Anschlüsse ist seit dem Vorjahre um 1725 gewachsen und beträgt jetzt fast

soviel, wie in ganz Frankreich zusammengenommen, nämlich 22070, für welche täglich 365000 Verbindungen auszuführen sind. Berlin steht mit etwa 200 anderen Stadt-Fernsprecheinrichtungen im Verkehr.

Auch die übrigen Fernsprechanlagen des Reichs-Telegraphengebiets sind fortgesetzt in rascher Entwickelung begriffen. Beispielsweise beträgt die Zahl der Sprechstellen in Hamburg 8995, in Dresden 3267, in Leipzig 3290, in Köln 2717, in Frankfurt (Main) 2674 und in Breslau 2204.

Personalnachrichten.

Grossherzogthum Hessen.

Dem vortragenden Rath bei der Eisenbahnabtheilung des Grossherzoglichen Ministeriums der Finanzen, Obertinanzrath Ewald, ist der Charakter als Geheimer Oberfinanzrath und dem Bau- und Betriebsinspektor bei der Main-Neckarbahn, Stegmayer, der Charakter als Baurath verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Berichtigung eines Druckfehlers. Auf Seite 22 des vom 1. August 1894 gültigen Nachtrages III zum Gütertarife hat es bei Ausnahmetarif 19 statt: „Kleesamen und Hopfen nach Russland" richtig zu heissen: „Kleesamen und Hopfen von Russland."

Wien, 28. November 1894. (2867)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die an der Strecke Lieboch-Wies der von der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft betriebenen K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn zwischen den Stationen Gross-Florian und Deutsch-Landsberg gelegene Station Frauenthal ist am 1. Dezember d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Ferner ist der an der Strecke Zuffenhausen-Calw der Württembergischen Staatseisenbahnen zwischen den Stationen Renningen und Weil der Stadt gelegene Haltepunkt Malmsheim am 1. Dezember d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 1. Dezember 1894. (2868)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Am 15. Dezember d. J. wird der zwischen Samter und Pamiontkowo gelegene Haltepunkt Baborowko für die Abfertigung von Personen- und Reisegepäck eröffnet. — Auf demselben werden die Züge 1207, 1214, 1215, 1216, 1217, 1218 anhalten.

Breslau, den 1. Dezember 1894. (2869)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 10. Dezember d. J. wird die Station Grabstede der Vareler Nebenbahnen für die Abfertigung von Gepäck, lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie Eil- und Frachtstückgut eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen nach und von Grabstede bleibt ausgeschlossen.

Oldenburg, den 29. Nov. 1894. (2870B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (Heft 5 des Verbands-Gütertarifs) werden Sendungen von Bier in Fässern bei Aufgabe als Frachtgut (mit weissem Frachtbrief) mit den Personenzügen oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, soweit die Verwaltungen nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklären.

Strassburg, den 27. Nov. 1894. (2871)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 1. Dezember d. J. tritt zu oben bezeichnetem Tarif der IV. Nachtrag in Geltung. Derselbe enthält Entfernungen für eine Anzahl in den Tarif neu einbezogener Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Magdeburg, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts. Exemplare des Nachtrags sind kostenfrei durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 21. November 1894. (2872)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Dezember 1894 wird für Getreide, Hülsenfrüchte usw. in Wagenladungen von Mengen nach Basel S. C. B. ein Frachtsatz von 72 ₰ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 30. Nov. 1894. (2873)
Generaldirektion.

Die zwischen Hohenstein in Westpr. und Praust liegende, für die Stückgutabfertigung im Binnenverkehr eingerichtete Station des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg „Kleschkau" wird mit dem 15. Dezember 1894 in sämmtliche Preussischen Staatsbahn-Gütertarife, jedoch nur für die Stückgut-Abfertigung einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 29. Nov. 1894. (2874)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Am 1. Januar 1895 tritt zu dem Ausnahmetarif für Holz und Borke vom 1. Februar 1894 der Nachtrag I in Kraft, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen etc. Frachtsätze für einige neue Stationen und einen neuen Ausnahmetarif D für Rinden zerkleinert enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,55 ℳ bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 3. Dezember 1894. (2875)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Badischer Verkehr und Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 10. k. Mts. werden Ausnahme-Frachtsätze für Petroleum und Naphta in Ladungen von 10000 kg von den Stationen in Frankfurt a/M. und Kastel nach Basel transit mit der Bestimmung nach der Westschweiz eingeführt.

Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (2876)

Frankfurt a/M., den 29. November 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Für Station Maarssen der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft treten mit Geltung vom 5. Dezember d. J. ab direkte Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von 10000 kg von den Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Versandstationen in Kraft. Für die genannte Station finden die um 1,80 ℳ für 10000 kg erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifs A der Station Utrecht im Heft 1 der Ausnahmetarife vom 1. Januar 1889 Anwendung.

Köln, den 30. November 1894. (2877)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. (Frachtsätze für Oeltransporte von Genf transit nach Prag, Kralup, Salzburg und Innsbruck.) Für Sendungen vegetabilischer Oele, welche nachweisbar von Marseille kommen, werden ab 1. bis 31. Januar 1895 für die Beförderung als Frachtgut nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Genf transit nach	bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, für jeden Frachtbrief und Wagen	bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg, für jeden Frachtbrief und Wagen
	Francs Gold für 1000 kg	
Innsbruck (K. K. Oesterr. Stsb.)	30,40	29,30
Salzburg (K. K. Oesterr. Stsb. u. Kgl. Bayer. Stsb.)	41,70	37,30
Prag (K. F. J. B.), Prag (B. W. B.), Prag (Bubna, Sandthor, Smichow und Kralup B. E. B.)	54,10	48,60

Wien, am 30. November 1894. (2878)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. (Panzerplatten-Transporte von Südfrankreich nach Rumänien via Genf und Verrières.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1895, werden für die Beförderung von Panzerstücken und zugehörigen groben Eisenwaaren als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Wien (St. E. G.) transit — Francs Gold für 1000 kg
Genf transit	35,57
Verrières transit	33,20

Die Sendungen müssen aus Südfrankreich stammen und über Predeal oder Verciorova nach Bukarest (Chitila) weiter befördert werden.

Wien, am 30. November 1894. (2879)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. (Frachtsätze für Güter der Klassen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1895, gelangen für Güter der obengenannten Klassen unter den weiter angegebenen Bedingungen nachstehende Frachtsätze zur Berechnung, und zwar:

Zwischen Genf transit sowie Verrières transit und	Wagenladungsklassen A	B
	Francs Gold für 1 000 kg	
Wien (K. F. J. B.)	57,15	46,05

Für die einschlägigen Transporte gelten die Bestimmungen des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr einschliesslich der in demselben hinsichtlich Genf transit zum Ausdruck gebrachten Begrenzung des Geltungsgebietes in Frankreich.

Im Verkehre mit Verrières transit sind die gegenwärtigen Frachtsätze nur auf solche Sendungen anwendbar, welche laut Vorschreibung im Frachtbriefe nach den Französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle oder Nantes weiterexpedirt werden bezw. von diesen Stationen herstammen.

Die Frachtsätze gelangen folgender Art zur Berechnung:

a) bei Sendungen, welche an eine Mittelsperson in Genf, behufs Weiterbeförderung nach Frankreich, adressirt sind und für welche die Frachtgebühren bei der Aufgabe entrichtet werden, im Rückvergütungswege.

b) in allen übrigen Fällen im Verkehre mit Genf transit, sowie im Verkehre mit Verrières transit überhaupt im Kartirungswege.

In dem vorstehend sub a) angeführten Falle werden die Sendungen ausnahmslos zunächst auf Grund der für Genf loco bestehenden Frachtsätze abgefertigt und die sich hierbei gegenüber den oben bezifferten Frachtsätzen ergebenden Differenzen erst nach thatsächlich erfolgter Weiterbeförderung von Genf nach der betreffenden Französischen Station gegen Vorlage des Duplikat-Frachtbriefes für die Strecke von Wien (K. F. J. B.) nach Genf transit und des Aufgaberezepisses über die Weiterbeförderung der Sendung von Genf nach der Französischen Station rückvergütet.

Die bezeichneten Belege sind längstens 3 Monate nach der Abfertigung bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, durch welche die Rückvergütung erfolgt, einzureichen.

Wien, am 28. November 1894. (2880)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4 Personen- und Güterverkehr.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn. In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 6. September d. J. (Nr. 71 dieser Zeitung) bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die in dem vom 15. September cr. ab gültigen Binnentarifen enthaltenen ergänzenden Bestimmungen zu der Verkehrsordnung von der Landesaufsichtsbehörde unter I 2 genehmigt worden sind.

Berlin, den 27. November 1894. (2881)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

---

5. Verdingungen.

Lieferung von Herzstücken, Radlenkern, Weichenmaterial und Kleineisenzeug. Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1895/96 erforderlichen

I.	410	Stück Herzstücke und Flussstahlspitzen zu solchen,
II.	465	Stück Radlenker,
III.	520	„ Weichenplatten,
IV.	950	„ Zungendrehstühle,
V.	3 100	„ Gleitstühle,
VI.	1 100	„ Zungenkloben,
VII.	3 590	„ Unterlagsplatten zu Herzstücken, Radlenkern und Weichen,
VIII.	35 000	Stück Klemm- und Schrauben-Unterlagsplättchen zu Herzstücken, Radlenkern und Weichen,
IX.	31 200	Stück Schrauben zu Herzstücken, Radlenkern und Weichen,
X.	7 450	Stück Laschen zu Weichen, Herzstücken und Schienen,

sollen nach Loosen getrennt verdungen werden.

Bedingungen, Zeichnungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung in Reichsmünzen von

2,00 ℳ für Gruppe I,
1,50 „ „ „ VII,
0,75 „ „ „ X,
je 0,50 „ „ „ II, III, IV, V, VI, VIII und IX

bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben am 19. Dezember 1894, Vormittags 10 Uhr, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 9. Januar 1895 einschliesslich.

Magdeburg, den 29. Nov. 1894. (2882)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung von ca. 143 000 kg gusseiserner Bremsklötze soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden.

Zeichnungen und Lieferungsbedingungen liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Bremsklötze“ versehen portofrei, verschlossen und versiegelt bis 15. Dezember l. J., Mittags 12 Uhr, bei uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Ludwigshafen a. Rh., den 28. Nov. 1894.
Die Direktion. (2883)
v. Lavale.

Koks- und Schmiedenusskohlen. Verdingung von 4 100 t Stückkoks, 400 t gemischtem Koks und 4 100 t Schmiedenusskohlen für 1895/96. Termin am 22. Dezember 1894, Vormittags 11 Uhr. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Koks und Schmiedenusskohlen“ versiegelt und postfrei zum obigen Termine an uns (Brüderstrasse 36) einzusenden. Lieferungsbedingungen können hier eingesehen oder gegen Einsendung von je 50 ₰ für Koks oder Kohlen in Baar bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 1. Dezember 1894. (2884)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Brennöl etc. Ausschreibung von Brenn- und Schmierölen, Petroleum und Rindstalg. Angebote sind versiegelt und postfrei bis zum 19. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Bedingungen liegen daselbst aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in Baar postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 3. Dezember 1894. (2885)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 901 —

Nr. 96. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. Dezember 1894.

Inhalt:

Die Oesterreichische Südbahn. (Schluss.)
Statistische Nachrichten über Achsbrüche und Achsanbrüche in 1893.
Vereinsmittheilungen:
Statistische Nachrichten über Achsbrüche und Achsanbrüche.
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Auftheilung der Steuer bei Eisenbahnen.
Eisenbahnverstaatlichungen.
Oesterr. Regierungsvorlage, betr. die Lokalbahnen.
Organisirung des Landes-Lokalbahnwesens in Oesterreich.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Die Sicherheit des Eisenbahnbestandes bezüglich der Teiche.
Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Postelberg-Laun.
Erhöhung der Fahrgeschwindigk.
Ungar. See- und Flussschifffahrt.
Budget des Ungar. Handelsministeriums und die Südbahn.
Ungar. Agrar- und Eisenbahn Rentenbank.
Eröffnung der Station Frauenthal.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Verstadtlichung der Zürcher Strassenbahnen.
Huttwyl-Wolhusen.
Eisenb.-Gesetzgebung d. Bundes.
Rheinbrücken Eglisau-Schaffhausen u. Feuerthalen-Schaffhausen.
Aus Frankreich:
Eisenbahnen im Staatshaushalt für 1895.
Eisenbahnaufgaben der Kammer.
Gepäckbestellung.
Gepäckaufbewahrung.
Verkehr d. Pariser Bahnhöfe 1893.
2. internationaler Eisenbahnarbeiter-Kongress.
Ruhegehaltskasse der Südbahn.
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärung.
Personalnachrichten.
Aus England:
Londoner Erweiterung der Manchester usw. Bahn.
Alter von Eisenbahnwagen.
Vorschriften über Privatwagen.
Aus Spanien:
Kohlenb. La Robla-Valmaseda.
Südspanische Eisenbahn.
Katalonische Centralbahn.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 13./11.94.)
Bücherschau:
F. Tauchert, Die Bauausführung u. der Betrieb von Kleinbahnen.
W. Gleim, Gesetz über Kleinb. und Privatanschlussbahnen.
W. Cörmann, Das Nachbarrecht an Eisenb. nach Franz. Recht.
H. Franke, Die Deutschen Zoll- und Steuerstellen.
Dr. A. Ritter v. Urbanitzky, Die Elektrizität im Dienste der Menschheit.
Personalnachrichten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Zeitweise Sistirung der Aufnahme von Massengütern.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.

Die Oesterreichische Südbahn.

(Schluss aus Nr. 95.)

V. 1876 bis 1895.

Die Lostrennung des Italienischen Netzes befreite die Gesellschaft von einer Reihe schwerer Sorgen und aus beengenden Verhältnissen, welche ihrer gedeihlichen Entwickelung nicht förderlich waren. Alle Aufmerksamkeit konnte nunmehr der Hebung des Verkehres und der Rentabiliät der Oesterreichischen Linien zugewendet werden — und wenn es dennoch nicht in vollem Maasse gelang, die finanzielle Lage der Gesellschaft günstig zu gestalten, so sind es eben ganz besondere Ursachen, welche in dieser Beziehung hinderlich waren und deren wir auch noch gedenken werden. Zunächst wollen wir einen Blick auf alle wichtigeren Vorkommnisse werfen, so weit sie sich in der hier in Betracht stehenden Periode ereigneten und den Bau und Betrieb des grossen Südbahnnetzes betrafen.

In dieser Hinsicht sind zunächst einige Betriebsübernahmen anschliessender Zweiglinien zu erwähnen. So übernahm die Südbahn im Jahre 1876 den Betrieb der auf Staatskosten erbauten Istrianer Bahnen, welche damals aus den Linien Divacca-Pola und Confanaro-Rovigno in der Gesammtlänge von 143 km bestanden, und führte denselben bis zum 1. Januar 1883, an welchem Tage die fraglichen Strecken in die Verwaltung der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien übergingen. Im Jahre 1878 übernahm die Südbahn den Betrieb der Graz-Köflacher Bahn auf die Dauer von 50 Jahren und im nächsten Jahre jenen der vom Staate als Lokalbahnen erbauten Linien Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg, welche beide aber seit 1. Januar 1889 wieder im Betriebe der Staatseisenbahn-Verwaltung selbst stehen. Die zwei besonderen Aktiengesellschaften gehörigen Lokalbahnen Güns-Steinamanger und Barcs-Pakrácz, von denen erstere am 15. August 1883, letztere am 18. August bezw. am 14. Oktober 1885 eröffnet wurde, befinden sich ebenfalls seit ihrer Eröffnung im Betriebe der Südbahn. In den Jahren 1890 bis 1892 erfuhr das Netz der Südbahn weitere Vergrösserungen durch die Betriebsübernahme der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg (1890) und der Steiermärkischen Landesbahnen Cilli-Wöllan (1891), Wieselsdorf-Stainz und Pöltschach-Gonobitz (1892). Die Betriebsverträge bezüglich der beiden letzteren, schmalspurig erbauten Bahnen beruhen auf einem neuen Prinzipe, welches in erster Linie die möglichst weitgehende Reduktion der Betriebskosten anstrebt. Dem Landesausschusse als Konzessionär der Bahnen ist ein entsprechender Einfluss auf Betrieb und Tarife gewahrt. Das Betriebspersonal, dessen Zahl sehr beschränkt ist, steht im Dienste des Landesausschusses, hat aber den Anordnungen der betriebführenden Verwaltung Folge zu leisten. In den Stationen

sind sogen. Bahnagenten, welche eine Provision von den Frachteinnahmen erhalten, mit der Besorgung des Dienstes betraut; den Dienst in der Anschlussstation versehen die Organe der Südbahn; der Vorstand dieser Station ist zugleich der Betriebsleiter der Lokalbahn. Die Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1893 auf der Linie Wieselsdorf-Stainz 731 fl., auf der Linie Pöltschach-Gonobitz 551 fl. pro Kilometer.

Einen besonders regen Eifer entwickelte die Verwaltung der Südbahn zur Hebung des Verkehrs in der sogen. Lokalstrecke Wien-Mürzzuschlag. Ganz abgesehen von der bedeutenden Vermehrung der täglich verkehrenden Züge, deren Fahrordnung mit anerkennenswerther Rücksichtnahme auf alle Bedürfnisse des Publikums festgestellt wurde, ganz abgesehen von den hiermit in Zusammenhang stehenden Umgestaltungen der Bahnhöfe, der Verbesserung der Betriebseinrichtungen usw., sowie von der Reduktion der Fahrpreise, der Einführung direkter Lokalzüge, welche nur in den Hauptstationen der Lokalstrecke anhalten, suchte die Verwaltung den Verkehr auch durch die Herstellung von Lokalbahnen als Zweiglinien zu beleben; so entstanden die Bahnen Liesing-Kaltenleutgeben (1883) und Mödling-Hinterbrühl (1883—1885), letztere die erste elektrische Eisenbahn von hervorragender Bedeutung in Oesterreich. Auch der Bau des allbekannten Hotels auf der Höhe des Semmeringgebirges erfolgte fast ausschliesslich aus Verkehrsrücksichten. Aehnliche Anlagen wurden in Toblach, Abbazia und Görz ausgeführt und haben zur Hebung des Fernverkehrs wesentlich beigetragen. Ausser den eben erwähnten beiden Lokalbahnen hat die Südbahn noch die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg erbaut, die im Jahre 1885 dem Betriebe übergeben wurde.

Bis in die ersten Jahre des neunten Dezenniums war die Gesellschaft auch durch den Bau des Hafens in Triest bedeutend in Anspruch genommen. Das ursprüngliche Projekt hatte durch das Gesetz vom 6. Januar 1878 eine Modifikation erfahren, als deren Folge auch die Verminderung der vereinbarten Pauschalsumme von 13 500 000 fl. Oe. W. um den Betrag von 230 000 fl. Oe. W. erschien. Der Vollendungstermin wurde mit 31. Dezember 1880 fixirt. Ein weiterer Vertrag vom 12. August 1879 und ein Nachtragsübereinkommen vom 27. Februar 1881, abgeschlossen zwischen der Regierung und der Gesellschaft, betrafen einige Geleiseherstellungen, wie auch den Betrieb und die Regelung des Eisenbahnverkehrs im neuen Hafen. Die Gesammtkosten der von der Südbahn-Gesellschaft zu bewirkenden und schon bewirkten Betriebseinrichtungen (Geleise, Strassen, Krahne u. dgl.) waren mit 756 000 fl. Oe. W. veranschlagt und sollten zufolge des Gesetzes vom 8. April 1884 in Jahresraten von 25 000 fl. Oe. W. amortisirt werden. Das Gesetz vom 28. Dezember 1890 ermächtigte aber die Regierung, für diese Auslagen neben der Amortisation auch eine Verzinsung von höchstens 4 % zu leisten, wogegen der Betrieb des Hafens von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu führen ist.

An dieser Stelle wäre auch einer Reihe von Péageverträgen zu gedenken, welche die Gesellschaft in den letzteren Jahren zum Abschlusse brachte. So räumte sie im Jahre 1880 der Wien-Aspanger Bahn das Recht zur Mitbenutzung der Strecke Felixdorf-Wr.-Neustadt ein, und im Jahre 1884 gewährte sie der Staatseisenbahnverwaltung die Benutzung der Strecke Wörgl-Innsbruck, sodass es derselben möglich wurde, die eigenen Züge direkt von Wien aus über den Arlberg zu leiten. Einen ähnlichen Péagevertrag schloss die Südbahn mit der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1887 bezüglich der Strecke Laibach-Divacca ab, welche die Verbindung der Staatsbahnlinie Tarvis-Laibach mit der Staatsbahnlinie Divacca-Pola bildet. Im selben Jahre sah sich die Gesellschaft auch veranlasst, den Ungarischen Staatsbahnen den Verkehr ihrer Züge über die Strecke Sissek-Agram zu gestatten, um auf solche Weise den Bau der Linie Sissek-Karlstadt überflüssig zu machen und der hierdurch erwachsenden Konkurrenz vorzubeugen.

Im Jahre 1878 hatte die Südbahn-Gesellschaft die letzte Summe der im Umlaufe befindlichen Bons eingelöst und sich hierdurch einer bedeutenden und drückenden Schuld entledigt; aber schon erschien am Horizonte eine neue schwere finanzielle Sorge: die Steuerfrage. Mit Schluss des Jahres 1879 erlosch nämlich mit Art. 9 des Vertrages vom 13. April 1867 die ihr mit dieser Bestimmung gewährte Befreiung von der Entrichtung der Einkommensteuer und aller direkten Steuern, die etwa bis zu dem genannten Zeitraume neu eingeführt werden sollten. Es stand also der Gesellschaft eine empfindliche Belastung des Budgets bevor, die wohl geeignet war, ihre in günstiger Entwickelung begriffene finanzielle Konsolidirung zu stören. Die Verwaltung der Südbahn trat daher an die Oesterreichische und Ungarische Regierung mit der Bitte heran, ihr eine weitere zehnjährige Steuerfreiheit zu gewähren.

Die Ungarische Regierung willfahrte der Bitte und genehmigte die Befreiung von der Entrichtung der fraglichen Steuer bis zum 1. Januar 1890; sie benutzte aber diese Gelegenheit, um eine Reihe von Zugeständnissen, die ihr für die Realisirung ihrer Eisenbahnpolitik nothwendig schienen, zu erlangen; sie veranlasste die Südbahn, ihr die Linie Agram-Karlstadt käuflich zu überlassen, ihr weiter das Recht zur Mitbenutzung der vom Bahnhofe Agram zur Abzweigung des Karlstadter Flügels reichenden Theilstrecke der Linie Agram-Sissek einzuräumen, ferner Triest und Fiume hinsichtlich der Frachtsätze und der Verkehrsbewegung vollkommen gleichzustellen und schliesslich in Budapest eine selbständige, nur dem Generaldirektor unmittelbar unterstehende Betriebsdirektion zu errichten. Der Verkauf der Linie Agram-Karlstadt wurde mit Gesetzartikel XLIV vom Jahre 1880 genehmigt; er betraf die bezeichnete Eisenbahn mit allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör, mit allen Stations-Inventargegenständen, Verbrauchsmaterialien und Grundstücken, umfasste jedoch nicht die Fahrbetriebsmittel mit den zugehörigen Ausrüstungsgegenständen. Als Kaufpreis verpflichtete sich die Königlich Ungarische Regierung an die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 23. Dezember 1880 an während der ganzen Konzessionsdauer dieser Gesellschaft, also bis zum 31. Dezember 1968, eine fixe, unwandelbare, keinerlei Abzügen unterliegende Annuität von 240 000 fl. Oe. W. Gold in zwei gleichen halbjährigen Raten zu bezahlen; als ein Theil des Kaufpreises ist ausdrücklich auch die Verlängerung der Steuerfreiheit bis zum 31. Dezember 1889 bezeichnet. In den weiteren Artikeln des Gesetzes sind die oberwähnte Mitbenutzung einer Theilstrecke der Linie Agram-Sissek und die Gleichstellung der Totalfrachtsätze für die von Ungarischen Stationen der Südbahn nach Triest bezw. nach Fiume zu befördernden Sendungen geregelt. Die Uebergabe der Linie Agram-Karlstadt in das Eigenthum des Ungarischen Staates und die Errichtung der Betriebsdirektion in Budapest erfolgten am 1. Juli 1880.

Die Verhandlungen der Gesellschaft mit der Oesterreichischen Regierung führten nicht zu dem gewünschten Ergebnisse; die erbetene Steuerfreiheit wurde nicht genehmigt. Infolge dessen erwuchs der Gesellschaft eine jährliche Ausgabe in der Höhe von über 2 Millionen Gulden, zu deren Deckung sie die 3 % Obligationen in der Weise heranzuziehen sich entschloss, dass sie deren Zinsen mit einem 10 % Abzuge zur Auszahlung brachte; den 5 % Obligationen konnte eine gleiche Belastung nicht aufgebürdet werden, da die Gesellschaft bei ihrer Ausgabe ausdrücklich auf das Recht des Steuerabzuges verzichtet hatte. Aus Anlass dieses Beschlusses wurde zum Zweck der Wahrung und eventuellen Geltendmachung der Rechte der Besitzer der 3 % Obligationen ein Kurator bestellt, welcher mit der Gesellschaft in Verhandlungen trat, um für die in Zukunft durchzuführende Berechnung des in Frage stehenden Abzuges eine unzweifelhaft klare und dauernde Norm zu schaffen und diesen Abzug selbst

unabhängig von der in Ungarn eintretenden Besteuerung zu erhalten. Hierbei war das Augenmerk des Kurators hauptsächlich darauf gerichtet, eine Erhöhung des Abzuges aus dem Titel der Italienischen Einkommensteuer, welche die halbjährigen Kupons der 3 % Obligationen ohnehin schon mit 0,4069 Frcs. belastete, für die Zukunft unbedingt auszuschliessen. In der That anerkannte die Gesellschaft in der am 25. Juni 1891 mit dem Kurator abgeschlossenen Vereinbarung die Unveränderlichkeit des fraglichen Abzuges sowohl in Hinsicht auf die Italienische, wie auch auf die Ungarische Einkommensteuer, und erklärte überdies, auch aus dem Grund der Entrichtung des Oesterreichischen Kuponstempels keinen Abzug zu machen, „so lange die bisherige Gesetzgebung unverändert bleibt und die Höhe der Französischen Abgaben für die Notirung der 3 % Obligationen nicht unter das gegenwärtige Maass herabsinkt."

In einem gewissen Zusammenhange mit der Steuerfrage steht eine andere Angelegenheit finanzieller Natur, welche die Gesellschaft in direkten Gegensatz zu der Staatsverwaltung brachte. Die Südbahn hatte in den Jahren 1870 bis 1879 im Sinne des Artikels 12 des Vertrages vom 13. April 1867 auf den Kaufschillingsrest für die Linie Wien-Triest Abschlagszahlungen von zusammen 6 166 405,35 fl. und für das Betriebsjahr 1879 eine weitere Summe von 264 583,72 fl. geleistet. Nachdem sie nun vom Jahre 1880 an die Einkommensteuer für die in Cisleithanien liegenden Eisenbahnlinien bezahlen musste, so verweigerte sie vorläufig weitere Leistungen oben erwähnter Art und entsprach unter Hinweis auf die Bestimmungen des eben citirten Artikels, dessen wir auch schon früher besonders gedacht haben, der Anforderung der Staatsverwaltung, eine Abschlagszahlung von beiläufig 1 Million Gulden zu leisten, nicht, sondern verlangte die Einberufung des Schiedsgerichts, wie ein solches in der Konzessionsurkunde vorgesehen erscheint. Diesem Verlangen willfahrte schliesslich auch die Regierung, nachdem sich sowohl das Wiener Handelsgericht, bei welchem seitens der Staatsverwaltung im Jahre 1882 die Klage gegen die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft erhoben worden war, wie auch das Ober-Landesgericht als inkompetent in dieser Angelegenheit erklärt hatten. Die Entscheidung des Schiedsgerichts ist bis jetzt noch nicht erfolgt.

Laut § 55 der Konzessionsurkunde der Südbahn steht der Staatsverwaltung — wie dem Leser noch erinnerlich — das Recht zu, die gesellschaftlichen Linien nach Ablauf des Jahres 1895 einzulösen, und ist die Einlösungsrente auf Grund der Reinerträgnisse der letzten 7 Jahre zu berechnen. Mit Rücksicht auf die politische Theilung der Monarchie zeigte es sich daher nothwendig, vom Jahre 1889 an, mit welchem der erwähnte 7jährige Zeitabschnitt seinen Anfang nahm, für das Oesterreichische und Ungarische Betriebsnetz auch gesonderte Betriebsrechnungen zu führen. Ueberdies erwies es sich vortheilhaft, auch bezüglich der in der Oesterreichischen Reichshälfte gelegenen Linien eine neue Gruppirung eintreten zu lassen, so dass das gesammte Bahnnetz der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft nunmehr folgende Liniengruppen umfasst:

1. sämmtliche in der Oesterreichischen Reichshälfte gelegenen Linien bezw. Theilstrecken mit Ausnahme der Tiroler und der Pusterthalbahn;
2. die Linien Kufstein bis zur Italienischen Grenze bei Ala und Marburg bis Franzensfeste (Tiroler und Pusterthalbahn);
3. sämmtliche in Ungarn gelegenen Linien und Theilstrecken des gesellschaftlichen Hauptnetzes.

Schliesslich sei noch mit wenigen Worten der wesentlichen Bestimmungen der im Jahre 1884 genehmigten Statuten gedacht. Hiernach führt die Gesellschaft, deren Sitz in Wien ist, den Namen: „K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft" und in Ungarischer Sprache: „Cs. kir. szab. déli vaspályatársaság". Das Gesellschaftskapital beträgt 375 000 000 Frcs. und ist in 750 000 untheilbare Aktien, jede zu 500 Frcs. oder 200 fl. Oe. W. in Silber oder 20 £ getheilt. Die Gesellschaft wird vertreten: durch die Generalversammlung der Aktionäre, durch den Verwaltungsrath und durch besonders erwählte leitende Beamte. Die Generalversammlung, welcher nur jene Aktionäre beiwohnen dürfen, die mindestens 40 Aktien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte bei speziell bezeichneten Kassen hinterlegt haben, tritt alljährlich vor dem 31. Mai in Wien zusammen. Die Beschlüsse, für deren Gültigkeit die Anwesenheit von mindestens 50 Aktionären nothwendig ist, werden mit absoluter Stimmenmehrheit gefasst. Dem Verwaltungsrathe, der aus 21 Mitgliedern besteht, obliegt die oberste Leitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten. Von den Mitgliedern desselben müssen wenigstens 12 Angehörige der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie sein, 13 müssen in Oesterreich-Ungarn, 8 können in Paris oder London wohnen; letztere bilden ein besonderes ständiges Komitee, mit dem Sitze in Paris. In letzterer Zeit wurde auch den Aktionären in Deutschland eine Vertretung im Verwaltungsrathe eingeräumt. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes werden auf die Dauer von 5 Jahren durch die Generalversammlung gewählt; jeder Verwaltungsrath muss Eigenthümer von 100 Aktien sein. Der Verwaltungsrath und das Pariser Komitee wählen alle 2 Jahre einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten, welche beide Angehörige der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie sein müssen. Bei allen wichtigeren Fragen, namentlich bei Aufstellung des Budgets ist das Votum der Mitglieder des Komitees in Paris einzuholen und kann erst nach Ablauf von 14 Tagen darüber gültiger Beschluss gefasst werden. Von dem Reinertrage des gesammten Netzes werden nach Abzug der Beträge zur Verzinsung und Einlösung der emittirten Obligationen, zur Tilgung des Aktienkapitals und zur Vertheilung einer 5 % Dividende an die Aktionäre, 5 % für die Mitglieder des Verwaltungsrathes und die leitenden Beamten vorweg behoben; ein Drittel dieses Betrages wird unter die leitenden Beamten, zwei Drittel werden unter die Mitglieder des Verwaltungsrathes vertheilt. Von dem verbleibenden Betrage sind 5 % für den Reservefonds zurückzubehalten und erst die nunmehr restirende Summe des Reinerträgnisses wird als Superdividende unter die Eigenthümer der getilgten und nicht getilgten Aktien gleich vertheilt. Die Ausführung der Verwaltungsrathsbeschlüsse obliegt den leitenden Beamten, welche dem Verwaltungsrathe unmittelbar unterstehen und den Sitzungen desselben mit berathender Stimme beiwohnen. Sie sind die Vorgesetzten aller Beamten und Diener und beantragen bei jenem deren Ernennung, Entlassung, Bezüge usw.

Die Staatsverwaltung übt das ihr zustehende Oberaufsichtsrecht durch einen Kommissar aus, welcher das Recht hat, von der Geschäftsgebahrung der Gesellschaft Einsicht zu nehmen, den Sitzungen des Verwaltungsrathes und des Pariser Komitees beizuwohnen und etwaige dem Staatsinteresse nachtheilige, den Gesetzen oder Statuten widersprechende Verfügungen zu sistiren. Für diese Ueberwachung ist eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten. Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienststellen auf ausgediente Militärpersonen Bedacht zu nehmen.

Hiermit sind wir in unserem historischen Rückblicke bei der unmittelbaren Gegenwart angelangt. Es hat sich uns in dem engen Rahmen einer kurzgefassten Monographie des grössten Privatnetzes der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie ein Stück Eisenbahngeschichte entrollt, das gewiss zu den interessantesten und lehrreichsten Kapiteln derselben gehört. Wir sahen einen Kreis unternehmungslustiger und weit ausschauender Kapitalisten eine grosse Idee erfassen und rasch und kühn ins Werk setzen; wir sahen das kaum begründete Unternehmen mit der Ungunst politischer Verhältnisse ringen, und schauen das allerdings nicht immer erfolgreiche Bemühen, die Gesellschaft trotz der hindernden äusseren Einflüsse innerlich zu stärken und zu festigen. Anderseits

sehen wir, wie der Staat in finanzieller Nothlage die Hilfe ausländischen Kapitals willkommen heisst, und späterhin nach Erkenntniss der nationalen und politischen Bedeutung der Eisenbahnen energisch bestrebt ist, allen fremden Einfluss auszumerzen. Es ist kein Zweifel, dass auch diese Eisenbahngeschichte ihrem Schlusskapitel naht, indem der Betrieb des Südbahnnetzes im Sinne des allgemeinen mächtigen und wohlberechtigten Strebens der Jetztzeit in die Hände des Staates übergeht. Wir werden in einem weiteren Artikel die Schwierigkeiten, die sich dieser Aktion entgegenstellen, noch erörtern, nachdem wir in einem besonderen Artikel das gegenwärtige Netz der Südbahn vom bau- und betriebstechnischen Standpunkte aus beleuchtet haben.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1893 vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.

Für das Jahr 1893 liegen von 85 Verwaltungen Aufschreibungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Achsen bezw. über die an letzteren vorgekommenen Brüche und Anbrüche vor. Der Beobachtung unterlagen 1 180 741 Achsen, darunter 926 609 = 78 % aus Stahl und 186 642 = 16 % aus Eisen. Die Anzahl der im Berichtsjahre vorgekommenen Achsbrüche betrug in den Bezirken von 32 Verwaltungen (gegen 29 Verwaltungen im Vorjahre) zusammen 151 (120). Unter den gebrochenen 31 Lokomotivachsen befanden sich 23 Treib-, 3 Kuppel- und 5 Laufachsen, während die gebrochenen 53 Tenderachsen sämmtlich Bremsachsen und von den gebrochenen Wagenachsen 40 Bremsachsen waren. Dem Materiale nach bestanden von den gebrochenen 151 Achsen 24 aus Tiegelgussstahl, 27 aus Martinstahl, 21 aus Bessemerstahl, 3 aus Puddelstahl, 18 aus Feinkorneisen, 44 aus Schmiedeeisen und 14 aus unbekanntem Material.

Das Verhältniss der gebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug bei den Lokomotivachsen 0,040 % (gegen 0,022 % im Vorjahre), bei den Tenderachsen 0,089 (0,066) %, bei den Wagenachsen 0,0064 (0,0065) % bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0,0177 (0,0090) %, Martinstahl 0,0075 (0,0013) %, Bessemerstahl 0,0054 (0,0053) %, Puddelstahl 0,0071 (0,0136) %, Feinkorneisen 0,0207 (0,0187) % und aus Schmiedeeisen 0,0440 (0,0468) %.

Die mittlere Benutzungsdauer der gebrochenen Achsen betrug bei den Tiegelgussstahlachsen 18 Jahre (gegen 20 Jahre im Vorjahre), bei den Martinstahlachsen 6 (11) Jahre, bei den Bessemerstahlachsen 16 (18) Jahre, bei den Puddelstahlachsen 24 (21) Jahre, bei den Achsen aus Feinkorneisen 27 (28) Jahre und bei jenen aus Schmiedeeisen 23 (29) Jahre.

In dem vorliegenden Berichtsjahre waren zu verzeichnen bezw. wurden entdeckt: a) bei voller Fahrt auf freier Strecke 55 (38) Brüche = 36,4 (31,7) % der Gesammtzahl, b) beim Durchfahren der Bahnhöfe 72 (43) Brüche = 47,7 (35,8) %, bei der Revision 15 (29) Brüche = 9,9 (24,2) %, d) bei einem Zusammenstoss oder einer Entgleisung 9 (7) Brüche = 6,0 (5,8) %.

Von den gebrochenen Achsen befanden sich in Schnell- und Personenzügen 50 = 33,1 % (gegen 24 = 20,0 % im Vorjahre), in gemischten Zügen 4 = 2,6 % (7 = 5,8 %), in Güterzügen 72 = 47,7 % (66 = 55,0 %), in Arbeitszügen 2 = 1,3 % (3 = 2,5 %) und in dem Verschubsdienste 1 = 0,7 % (5 = 4,2 %).

Die Achsen haben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich Kilometer zurückgelegt: 1. von der Inbetriebnahme an bei den Lokomotiven 409 000 (395 000), bei den Tendern 346 000 (547 000) und bei den Wagen 294 000 (351 000), 2. seit der letzten Revision bei den Lokomotiven 31 000 (32 000), bei den Tendern 26 000 (43 000) und bei den Wagen 14 600 (19 200).

Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen: 1. bei normaler Belastung a) bei den Lokomotiven 10 820 (11 100) kg, b) bei den Tendern 8 490 (8 300) kg, c) bei den Wagen 7 140 (7 120) kg; 2. zur Zeit des Bruches a) bei den Lokomotiven 10 820 (10 900) kg, b) bei den Tendern 7 750 (7 180) kg, c) bei den Wagen 6 600 (6 610) kg.

Von den im Berichtsjahre gebrochenen 151 (120) Achsen wurden die Bruchstellen wie folgt festgestellt: im Achsschenkel 68 = 45,0 % (68 = 56,6 %), in der Nabe 37 = 24,5 % (17 = 14,2 %), dicht an der Nabe 29 = 19,2 % (29 = 24,2 %), im Schafte 16 = 10,6 % (6 = 5,0 %) und an der Kurbel 1 = 0,7 % (—). Die Ursache des Bruches war zurückzuführen in 83 Fällen = 55 % (50 = 41,7 %) auf einen alten Anbruch, in 11 Fällen = 7,2 % (14 = 11,7 %) auf einen Fehler im Material, in 7 Fällen = 4,7 % (10 = 8,3 %) auf Heisslaufen, in 1 Falle = 0,6 % (1 = 0,8 %) auf Einreiben einer Bremsstange, in 3 Fällen = 2 % (1 = 0,8 %) auf einen Zusammenstoss bezw. eine Entgleisung und in 3 Fällen = 2 % auf Fehler im Geleise.

Die Anzahl der im Jahre 1893 in den Bezirken von 21 (22) Verwaltungen zur Aufschreibung gekommenen Achsanbrüche betrug 794 (gegen 1 298 im Vorjahre); hierunter 111 (197) an Lokomotivachsen, 69 (152) an Tenderachsen und 614 (949) an Wagenachsen. Von den angebrochenen Achsen bestanden 29 (13) aus Tiegelgussstahl, 11 (6) aus Martinstahl, 102 (426) aus Bessemerstahl, 10 (20) aus Puddelstahl, 194 (398) aus Feinkorneisen und 439 (379) aus Schmiedeeisen, während von 9 (56) angebrochenen Achsen das Material unbekannt war. Das Verhältnisss der angebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug, und zwar bei den Lokomotivachsen 0,143 (0,277) %, bei den Tenderachsen 0,116 (0,290) % und bei den Wagenachsen 0,059 (0,090) % bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0,022 (0,007) %, aus Martinstahl 0,003 (0,002) %, aus Bessemerstahl 0,026 (0,119) %, aus Puddelstahl 0,023 (0,045) %, aus Feinkorneisen 0,223 (0,355) % und aus Schmiedeeisen 0,439 (0,447) %. Die Anbruchstelle befand sich bei 539 (535) Achsen im Schenkel, 7 (8) Achsen dicht an der Nabe, 210 (272) Achsen in der Nabe selbst, 15 (25) Achsen im Schafte und bei 18 (1) Achsen an der Kurbel.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche. Die vorbezeichneten, das Berichtsjahr 1893 umfassenden statistischen Nachrichten sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 30,40 km lange Strecke Triptis-Ziegenrück der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche am 17. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3669 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den VII. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt vom 3.—8. d. Mts.).

Nr. 3692 vom 30. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 3698 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 3733 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die im Betriebsjahre 1893 auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Auftheilung der Steuer bei Eisenbahnen.

Der Steuerausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses hat unter Zustimmung des Finanzministers endlich die Frage entschieden, wie die Steuer, welche die Eisenbahnen zahlen, auf Wien, die Landes-Hauptstädte und die übrigen an den Bahnen liegenden Gemeinden aufzutheilen sei. Der betreffende § 102 der Steuerreform-Vorlage lautet: „Von der Steuer von Eisenbahnunternehmungen sind 10 % in derjenigen Gemeinde vorzuschreiben, in welcher der Unternehmer den Sitz hat. Bei den Staatseisenbahnen ist in dieser Hinsicht der Sitz der obersten Geschäftsleitung maassgebend. Bezüglich der übrigen 90 % wird zunächst im Sinne der nachstehenden Bestimmungen ermittelt, in welchem den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern die Steuer vorzuschreiben ist. Befindet sich der Sitz des Unternehmers, bezw. der obersten Geschäftsleitung in einem der Länder, welche die Bahn durchzieht, so sind weitere 15 % in diesem Lande, und zwar in der Gemeinde des Sitzes des Unternehmers, bezw. der obersten Geschäftsleitung in Vorschreibung zu

bringen und die übrigen 75 % auf die sämmtlichen von der Bahn durchzogenen Länder nach dem Verhältniss der Länge der betreffenden Bahnstrecken zu vertheilen, im entgegengesetzten Falle sind sämmtliche 90 % der Steuer nach diesem Verhältniss auf die von der Bahn durchzogenen Länder zu vertheilen. Von dem aus diesen 75 %, bezw. 90 % auf ein Land entfallenden Steuerbetrage sind drei Viertel in der Gemeinde, in welcher sich die Betriebsleitung in dem Lande befindet, oder falls in diesem Lande eine Betriebsleitung nicht besteht, in der Hauptstadt dieses Landes vorzuschreiben. Für die Staatseisenbahnen hat die Steuervorschreibung bezüglich der erwähnten drei Viertheile immer in der Hauptstadt des betreffenden Landes zu erfolgen. Das übrige Viertel ist in allen übrigen Gemeinden vorzuschreiben, welche die Bahnstrecke durchzieht, wobei der Vertheilung der Steuervorschreibung unter die bezeichneten Gemeinden die von 5 zu 5 Jahren festzustellende direkte Steuerleistung derselbe zu Grunde zu legen ist. In diese Steuerleistung ist die Personal-Einkommensteuer nicht einzurechnen.“ Dieser Antrag, sowie analoge Bestimmungen, welche für den Fall der Verstaatlichung der Bahnen gelten sollen, wurden angenommen.

Endlich wurde ein Kompromiss getroffen, wonach der Einnahmeausfall der Stadt Wien auf etwa 207 000—250 000 fl. sich herabmindert.

Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn.

Im Eisenbahnausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses äusserte ein Abgeordneter, er hätte eine getrennte Behandlung der 3 Bahnen gewünscht, da die Verhältnisse derselben grundverschieden sind, und verlangte weiter die Einführung der Tarife der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen auf den gesammten Linien der Böhmischen Westbahn. Handelsminister Graf Wurmbrand bespricht die angeregte Tariffrage und legt die Gründe dar, warum die Regierung bei den zu verstaatlichenden Bahnen eine sofortige Herabsetzung der Tarife nicht in Aussicht nehmen kann, da vielmehr bei weiterem Fortschreiten der Verstaatlichungsaktion eine Ausgleichung der differirenden Tarifniveaus in einer Weise gesucht werden muss, wie sie den Interessen der Allgemeinheit entspricht. Die Regierungsvorlage wurde hierauf unverändert mit der Resolution angenommen, wonach die Staatsbahntarife baldmöglichst auf den gesammten Linien der Böhmischen Westbahn einzuführen seien.

Die Oesterreichische Regierungsvorlage, betreffend die Lokalbahnen.

Hierüber haben im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses die Berathungen begonnen. Es wurde ohne Generaldebatte in die Besprechung der Artikel dieser in Nr. 86 S. 805 d. Ztg. mitgetheilten Vorlage eingegangen. Bei Artikel II beantragte der Referent Dr. Russ, dass die Ermächtigung der Regierung in eine Verpflichtung verwandelt werde, die Lokalbahnunternehmungen von der unentgeltlichen Besorgung der Post, sowie des für die polizeiliche und gefällsamtliche Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes zu entheben. Obwohl sich die Regierungsvertreter dagegen aussprachen, wurde Artikel II in der bekannten Fassung angenommen. Zu Artikel V beantragt der Referent, dass die einschränkende Bestimmung, dass die Stempel- und Gebührenfreiheit ausser Kraft zu treten habe, wenn die eigenen Erträgnisse der Lokalbahnen eine gewisse Verzinsung des Anlagekapitals gewähren, wegzufallen habe, dafür aber die Dauer der Steuerfreiheit von 30 auf 25 Jahre herabzusetzen sei. Nachdem sich diesem Vorschlage auch die Regierung angeschlossen hatte, wird derselbe angenommen. Ebenso wird die Einschaltung gutgeheissen, dass die Lokalbahn auch von der für die staatliche Aufsicht entfallenden Gebühr zu befreien sei. Im Artikel VI wird nach dem Antrag des Referenten die Befreiung von Stempel- und Gebührenobligationen nicht blos den Kronländern, sondern auch Bezirken, Gemeinden und anderen autonomen Körperschaften zuerkannt. Im Artikel VII beanstandet der Referent, dass die Ausgabe der dort in Aussicht genommenen Schuldverschreibungen auch dann unter einer besonderen Aufsicht zu stehen hätte, wenn diese Ausgabe seitens einer mit der Garantie eines Landes ausgestatteten Anstalt (Landesbanken usw.) erfolgen soll. Der Ausschuss acceptirte den Artikel VII nach dem Antrage des Referenten und vertagte die Verhandlung über die weiteren Artikel. Inzwischen sind Petitionen des Gemeinderathes der Stadt Wien und des „Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens“ wegen Aenderung mehrerer Bestimmungen der Lokalbahnvorlage der Regierung und den beiden Häusern des Reichsrathes zugegangen.

Organisirung des Landes-Lokalbahnwesens in Oesterreich.

Zwischen der Regierung und den Landesausschüssen einiger Länder haben Verhandlungen einerseits wegen Aufstellung des Bauprogramms für die im nächsten Jahre sicher zustellenden Lokalbahnen, andererseits wegen Organisirung der Lokalbahnaktion in den betreffenden Ländern begonnen. Zu den Ländern der ersten Kategorie gehören Böhmen und Galizien. Es hat nun im Finanzministerium eine Konferenz von Vertretern dieses Ministeriums und des im Handelsministerium errichteten Lokalbahnamtes mit den Delegirten des Galizischen Landesausschusses über das Lokalbahnprogramm des Jahres 1895 stattgefunden. Die Grundlage dieser Berathung bildete ein vom Galizischen Landesausschuss entworfenes Programm, welches 6 Linien in der Gesammtlänge von 249 km umfasst. Zu jenen Ländern, in welchen eine Organisation des Lokalbahnwesens in Aussicht genommen ist, gehören Niederösterreich, Oberösterreich, Mähren, Tirol und die Bukowina.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, bezw. verlängert:

a) dem Advokaten und Verwaltungsrath der Welser Lokalbahngesellschaft, Dr. Johann Schauer in Wels, für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Sattledt oder einem anderen geeigneten Punkte der Lokalbahn Wels-Unter-Rohr nach Viechtwang oder Scharnstein;
b) dem Robert Doms, Gewerke und Industrieller in Lemberg, für eine normalspurige Lokalbahn von Jaworzno (eventuell anschliessend an die bestehende Kohlenwerksbahn Szczakowa-Jaworzno) nach Pila zum Anschluss an die projektirte Lokalbahn Trzebinia-Skawce auf die Dauer eines Jahres;
c) der Bezirksvertretung in Böhmisch-Aicha für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Liebenau der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nach Böhmisch-Aicha auf die Dauer von 6 Monaten;
d) dem Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Anton Gassauer in Wien und Genossen für eine normalspurige Lokalbahn von Nikolsburg bis zur Haltestelle Auspitz auf die Dauer von 6 Monaten; und endlich
e) dem Johann Lenoch und Konsorten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Leitomischl der Lokalbahn Chotzen-Leitomischl nach Policka mit einer Abzweigung von Sebranitz nach Prosec auf weitere 6 Monate verlängert.

Die Sicherheit des Eisenbahnbestandes bezüglich der Teiche.

Im „R.-G.-Bl.“ Nr. 45 vom 15. März d. J. wurde eine Verordnung der Ressortministerien, betreffend die Anlage, Erhaltung, Benutzung und Auflassung von Teichen publizirt. Danach ist die Verwaltungsbehörde, falls die Neuherstellung oder die Aufbesserung einer Teichanlage einen Einfluss auf die Eisenbahn üben kann, verpflichtet, die Eisenbahndirektion zu den betreffenden Verhandlungen einzuladen, und diese hat hierbei die für den Bestand und den Betrieb der Eisenbahn nothwendigen Maassnahmen zu verlangen. Auch haben die Bahnverwaltungen die in ihrem Bereiche gelegenen Teiche periodisch, insbesondere aber nach Ablauf regelmässiger, sowie ausserordentlicher Niederschlagwässer besichtigen und die Mängel der politischen Behörde anzeigen zu lassen.

Konzessionsurkunde vom 18. September d. J. für die Lokalbahn von Postelberg nach Laun.

Das „R.-G.-Bl.“ Nr. 211 und das „Verord.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 137 publiziren diese Urkunde. Konzessionäre sind Joseph Maschat, Fürstlich Schwarzenberg'scher Domänendirektor in Postelberg und Genossen. Die neue Bahn stellt eine Verbindung zwischen der Staatsbahnlinie Pilsen-Dux und der Staatsbahnlinie Prag-Dux her. Dieselbe ist binnen längstens anderthalb Jahren vom 18. September d. J. ab gerechnet, zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Der Bahnunternehmung werden die gewöhnlichen Begünstigungen rücksichtlich der Stempel- und Steuerbefreiungen gewährt. Die Konzessionäre haben der Staatsverwaltung jeder Zeit die Mitbenutzung der Bahn zu gestatten; die Entschädigung hierfür erfolgt nach den zur Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im „R.-G.-Bl.“ vom Jahre 1886 kundgemachten Bestimmungen. Von den im § 89 der Betriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten bezüglich der unentgeltlichen Herstellung und Erhaltung von Amtslokalitäten werden die Konzessionäre enthoben.

Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche aber nicht berechtigt ist, Prioritätsobligationen auszugeben, dagegen können Prioritätsaktien mit einer 4 % Vorzugsdividende ausgegeben werden. Die Dauer der Konzession ist auf 90 Jahre festgesetzt. Der Betrieb der Bahn wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt werden. Die Staatsverwaltung behält sich

das Recht vor, die Bahn jederzeit unter bestimmten Bedingungen einzulösen. Die Modalitäten hierfür, sowie beim Erlöschen der Konzession sind in der Urkunde genau bestimmt. Zur Beschaffung der Baukosten werden die Konzessionäre in erster Reihe bei der Landesbank des Königreichs Böhmen ein Anlehen aufnehmen. Die Bahn ist mit einer Länge von 10,7 km projektirt. Die Bedingnisse sind unter denselben Ueberschriften wie in Nr. 90 S. 845 d. Ztg. zusammengefasst; die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen hat höchstens 4 km zu betragen.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.

In der Strecke Reichenberg-Gablonz a/N. der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde die Fahrgeschwindigkeit von 25 auf 30 km pro Stunde erhöht; der Verkehr hat sich daselbst in so überraschender Weise entwickelt, dass auch Nachtzüge eingelegt werden müssen.

Die Ungarische See- und Flussschifffahrt.

Im Plenum des Ungarischen Abgeordnetenhauses wurde die diesbezügliche Gesetzesvorlage (s. Nr. 92 S. 865 d. Ztg.) unverändert angenommen. Im Eingange der Debatte weist der Referent darauf hin, dass sich die Nothwendigkeit der Gesellschaft schon aus der Regelung der unteren Donau ergebe. Was das Verhältniss der Ungarischen Staatsbahnen und der neuen Ungarischen Schifffahrtgesellschaft zur Oesterreichischen Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft betrifft, so seien ausschliesslich praktische Beweggründe maassgebend gewesen. Die Ungarischen Staatsbahnen werden der Oesterreichischen Schifffahrtgesellschaft keine Erleichterungen oder Begünstigungen gewähren, welche nicht seitens der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Oesterreichischen Privatbahnen in gleicher Weise der Ungarischen Schifffahrtgesellschaft zugesichert sind. Die Zugeständnisse sind gegenseitig. Die den Kohlenwerken der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft zugesicherten Lieferungen haben keineswegs die Bedeutung, dass das betreffende Quantum den Ungarischen Bergwerken entzogen werde. Auf erfolgte Einwendungen gegen die Gründung dieser Gesellschaft erklärte Handelsminister von Lukacs, das von der Gesetzgebung gebrachte Opfer sei in Anbetracht des grossen Zieles, sowie mit Rücksicht auf den Prozentsatz des Kapitals nicht zu gross. Der grösste Vortheil sei der, dass sich die neue Gesellschaft bezüglich der Bestimmung der Tarife vollständig dem Staate unterordnet. Die Privatschifffahrt sei so gering, dass sie in dieser Frage nicht in Betracht komme. Das Kartell bedeute die Regelung und Theilung des Verkehrs und sei für die neue Gesellschaft vortheilhaft. Was die finanzielle Seite des Entwurfs anbelangt, sei es unmöglich, einen besseren Modus zu finden.

Das Budget des Ungarischen Handelsministeriums für 1895 und die Südbahn.

Dasselbe (s. Nr. 82 S. 772 d. Ztg.) wurde im Plenum des Abgeordnetenhauses fast ohne Debatte angenommen. Nur bezüglich der Südbahn fand eine Interpellation statt, worauf Handelsminister von Lukacs erklärte, dass Verhandlungen eingeleitet wurden, um die Ungarischen Linien der Südbahn zu verstaatlichen. Bei diesem Schritte habe er in erster Richtung die Förderung der volkswirthschaftlichen Interessen sich vor Augen gehalten.

Eine Ungarische Agrar- und Eisenbahn-Rentenbank.

Der Ungarische Ministerrath hat die Offerte der Wiener Unionbank wegen Errichtung eines solchen Instituts angenommen. Dasselbe wird auch die Förderung des Baues von Eisenbahnen, namentlich von Kleinbahnen (Industrie- und Tertiärbahnen), durch bessere Mobilisirung der denselben zuzuwendenden Kapitalien, sich zur Aufgabe machen und gegen Unterlage zinstragender Obligationen und Aktien: fundirte Eisenbahnobligationen, und gegen Unterlage von Titres noch nicht im Ertrage stehender Verkehrsanstalten, gegen entsprechende weitere Sicherheiten: verzinsliche Rentenscheine, mit längstens zehnjähriger Laufzeit emittiren. Die Uebernahme von Bahnkonzessionen, von Bauverpflichtungen, sowie der Betrieb des Börsen-, Waaren- und Lagerhausgeschäfts ist ausgeschlossen. Die hiernach noch wichtigsten Bestimmungen der Offerte stellen fest, dass drei Viertel der Mitglieder der Direktion Ungarische Staatsbürger sein müssen, deren Wahl ministerieller Bestätigung bedarf, dass der Regierung die Entsendung von 2 Mitgliedern in die Direktion überlassen bleibt, und behufs Kontrole der genauen Einhaltung der Statuten, insbesondere hinsichtlich der Gebahrung des Sicherstellungsfonds ein Regierungskommissar ernannt wird. Die Unionbank wird die Aktien der neuen Anstalt vor Ablauf einer längeren Frist nicht auf den Markt bringen und alsdann die Emission auch in Oesterreich und im Auslande vornehmen. Die Genehmigung der Offerte bedingt die eheste Einbringung einer Spezialgesetzvorlage, mit welchem Gesetze die dem Institute zuzuwendende Beitragsleistung zum Sicherstellungsfonds, die für die Ausgabe der Titres der Anstalt zu gewährenden Begünstigungen und die Ausdehnung derselben auf die Emission bereits bestehender Institute geregelt werden soll. Die Unionbank hat sich verpflichtet nach Inslebentreten dieses Gesetzes unter Mitwirkung der Ungarischen Eskompte- und Wechslerbank in Budapest die Errichtung der Rentenanstalt in zulässig kürzester Frist vorzunehmen.

Eröffnung der Station Frauenthal.

Am 1. Dezember d. J. wurde die Station Frauenthal, zwischen den Stationen Gross-Florian und Deutsch-Landsberg auf der Linie Lieboch-Wies der Graz-Köflacher Bahn für den Gesammtverkehr eröffnet.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Besorgniss wegen der Ministerkrise in Ungarn ist durch die bevorstehende Sanktion der kirchenpolitischen Gesetze gewichen. Die Entscheidungen des K. K. Obersten Gerichtshofes über die Differenzgeschäfte und der Erlass des Ungarischen Handelsministers an den Budapester Börsenrath gegen die Ausbeutung der Spekulation in Ungarn haben nur auf diejenigen Effekten Einfluss geübt, welche Gegenstand des Börsenspieles sind; dazu gehören die Eisenbahnwerthe in der Regel nicht, weil dieselben vom Publikum als solide Kapitalsanlagen angesehen werden. Es war daher eine bessere Stimmung für die Aktien der Eisenbahnen hervorgetreten, von welchen die der Aussig-Teplitzer Bahn (1765), der Böhmischen Nordbahn (313,50), der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (205,50) und der Ungarisch-Galizischen Bahn (207) eine Ausnahme machten. Die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3450) und der Kaschau-Oderberger Bahn (193,75) behaupteten sich fest. Höher bewerthet erschienen die Aktien der Nordwestbahn (243,75), der Elbethalbahn (274), der Staatsbahnen (388,40), der Südbahn (108,65) und der Buschtêhrader Bahn Lit. A. (1380). Es sei schliesslich erwähnt, dass die Aktien der Unionbank (314,75) wegen der ihr ertheilten Konzession für eine Agrar- und Eisenbahn-Rentenbank in Budapest (siehe oben) sich eines lebhaften Begehrs erfreuten.

Aus der Schweiz.

Verstadtlichung der Zürcher Strassenbahnen.

In dieser Frage ist der Zürcherische Stadtrath mit anerkennenswerther Energie weiter vorgegangen. Mit dem Verwaltungsrathe der Zürcherischen Strassenbahn ist ein Vertrag vereinbart worden, der von der Generalversammlung der Aktionäre der Strassenbahnen auch bereits ratifizirt wurde und nun auch bereits, und zwar mit 88 gegen 2 Stimmen erfolgter Genehmigung durch den Grossen Stadtrath noch der Gemeindeabstimmung unterliegt. Daselbst wird aller Voraussicht nach ebenfalls Annahme erfolgen.

Aus dem Vertrage geht hervor, dass die Stadt für die Bahnanlage, sammt Betriebsmaterial und Mobiliar, die in der letzten Bilanz der Strassenbahn mit 1 168 024 Frcs. bewerthet ist, 1 750 000 Frcs. zu bezahlen hat. Die Liegenschaft der Strassenbahn an der Hufgasse ist extra zu bezahlen. Die Strassenbahn wird somit nach endgültiger Genehmigung des Kaufvertrages an ihre Aktionäre bezahlen können: Kaufpreis der Stadt 1 750 000 Frcs., Kassabestand 83 220,10 Frcs., Werthschriften 221 000 Frcs., Kaufpreis für die Liegenschaft an der Hufgasse abzüglich der darauf lastenden Hypothek 50 000 Frcs., Kaufpreis für die Materialvorräthe 33 494,10 Frcs., Gewinnsaldo vom Jahre 1893 12 004,50 Frcs., verschiedene Guthaben 3 619,90 Frcs., zusammen 2 153 338,60 Frcs., abzüglich verschiedener Schulden 16 339,15 Frcs., Rest 2 136 999,45 Frcs.

Es trifft demnach auf jede mit 500 Frcs. einbezahlte Aktie 1 115 Frcs., indem 83 Aktien jetzt schon Eigenthum der Gesellschaft sind und somit nur noch 1 917 Stück am Liquidationsergebniss theilnehmen. Ausser diesen 1 115 Frcs. erhält jede Aktie noch die Dividende für die Jahre 1894, 1895 und 1896, die für das Jahr und die Aktie mindestens 65 Frcs. betragen dürfte. Es ist somit kaum zu hoch gegriffen, wenn der Kaufpreis mit rund 1 200 Frcs. für die Aktie taxirt wird.

Huttwyl-Wolhusen.

Die Vollendung dieser Linie steht unmittelbar bevor; die Direktion dieser Gesellschaft hat dem Bundesrathe den zwischen ihr und der Direktion der Eisenbahngesellschaft Langenthal-Huttwyl abgeschlossenen Vertrag über den Betrieb der Eisenbahn Huttwyl-Wolhusen durch die letztgenannte Gesellschaft vorgelegt und die Genehmigung desselben nachgesucht. Die Eigenthumsgesellschaft behält sich die Genehmigung der gesondert zu führenden Rechnung über Einnahmen und Ausgaben vor. Sie behält sich ferner die Entscheidung über Neubauten und Anschaffungen von Roll- und Oberbau-

material, über die Führung von Prozessen, soweit es sich nicht um Transportentschädigungen handelt, über Verträge, betreffend Feuer- und Unfallversicherung, vor, sowie auch die Wahl des Stations- und Bahnwärterpersonals. Die Disziplinargewalt wird von der betriebsführenden Verwaltung ausgeübt.

Der Betriebsvertrag ist fest abgeschlossen für eine Periode von 5 Jahren, nachher verbleibt er, wenn keine Kündigung erfolgt, je 1 weiteres Jahr in Kraft. Im Falle des Eintretens unhaltbarer Zustände für die eine oder andere Gesellschaft steht derselben die Kündigung des Vertrages schon auf Ende des zweiten Betriebsjahres zu. Die in üblicher Weise angefragten Regierungen von Bern und Luzern haben sich zu keinen Bemerkungen veranlasst gesehen. Der Bundesrath beantragt bei der Bundesversammlung die Genehmigung des Vertrages.

Eisenbahn-Gesetzgebung des Bundes.

Unter den Eindrücken des Nordostbahn-Streites ist in der Junisession der Eidgenössischen Räthe eine Motion eingereicht worden, betreffend bessere Wahrung der öffentlichen Interessen gegenüber den Eisenbahngesellschaften.

Das Eisenbahndepartement hat nun einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, gemäss welchem das Stimmrecht nur denjenigen Aktionären zusteht, deren Aktien auf den Namen lauten.

In die Verwaltung sind nur Schweizer Bürger wählbar, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben. Ausgenommen sind Fälle wie die Gotthardbahn, wo über die Verwaltung Staatsverträge bestehen. Im ferneren wird die Wahl von Verwaltungsräthen durch den Bundesrath und die Kantonsregierungen vorgesehen.

Die Beschlüsse der Generalversammlung und der Verwaltung sind dem Bundesrath mitzutheilen, welcher das Recht erhalten soll, dieselben im Falle der Verletzung öffentlicher Interessen aufzuheben.

Rheinbrücke der Linie Eglisau - Schaffhausen.

Dieses Bauwerk wird in diesen Tagen in Angriff genommen werden. Seine Lage ist ungefähr 1 000 m unterhalb Eglisau. Nachdem die Errichtung von Pfeilern im Strome wegen der beträchtlichen Stauung als unzulässig erschien, entschied man sich für eine einzige grosse Mittelöffnung von 90 m Spannweite, welche durch einen Halbparabelträger überbrückt werden soll. An diese Hauptöffnung schliessen sich im Norden 11 Bogen in Kalkstein von je 15 m Sprengweite und im Süden 9 Bogen derselben Sprengweite an. Die totale Länge der Brücke beträgt ungefähr 460 m. Die Fahrbahn kommt in einer Höhe von 60 m über dem Wasserspiegel zu liegen.

Diese Brücke wird nach ihrer Vollendung zu den monumentalsten Schöpfungen der ganzen nördlichen Schweiz zu zählen sein.

Rheinbrücke Feuerthalen-Schaffhausen.

Dieselbe geht ihrer Vollendung entgegen. Sie überspannt den Strom in zwei Oeffnungen von je 56 m bei einer Schienenhöhe von 20 m über dem Wasserspiegel. Diese Brücke, sowie diejenige von Eglisau, erhält eine vollständige Beschotterung, auf der das Geleis genau so wie auf der freien Strecke aufliegt, wodurch die schädlichen Stösse der Räder nur sehr gedämpft auf die Eisenkonstruktion einwirken können.

Aus Frankreich.

Die Eisenbahnen im Staatshaushalt für 1895.

Im Staatshaushalt für 1895, wie er im Haushaltsausschuss festgestellt ist, werden für Eisenbahnzwecke 215 480 400 Francs gefordert, davon entfallen: im Finanzministerium 41 139 400 Frcs. auf Zinsen und Kapitalabtragung an die Eisenbahngesellschaften; im Ministerium der öffentlichen Arbeiten 8 000 000 Frcs. auf Zinsen und Kapitalabtragung auf Grund anderer Verträge als der durch Gesetz vom 20. November 1883 genehmigten; 29 500 000 Frcs. auf Zinsen und Kapitalabtragung an die Eisenbahngesellschaften auf Grund der Verträge von 1883; 2 000 000 Frcs. auf Zinsen und Kapitalabtragung an die Orléansbahngesellschaft für die zwischen ihr und dem Staate ausgetauschten Linien; 30 000 Frcs. auf Beihilfen für Lokalbahnen; 92 100 000 Frcs. auf Vorschüsse an die Eisenbahngesellschaften auf Grund der Zinsengewähr; 3 000 000 Frcs. auf die Zinsengewähr an die Lokalbahnunternehmungen; 850 000 Francs auf die Zinsengewähr an die Strassenbahnunternehmungen; 50 000 Frcs. auf etwaige Betriebs - Fehlbeträge der unter Zwangsverwaltung gestellten Eisenbahnen; 500 000 Frcs. auf Fehlbeträge der vom Staate gebauten, nicht konzessionirten Bahnen; 2 300 000 Frcs. auf die Zinsengewähr für die Tunesischen Bahnen; 10 500 000 Frcs. auf die vom Staate ausgeführten Eisenbahnbauten; 2 000 000 Frcs. auf die Ergänzungsbauten des Staatsbahnnetzes; 23 000 000 Frcs. auf die Zinsengewähr an die Algerischen Eisenbahngesellschaften; 11 000 Frcs. auf die Zinsengewähr-Vorschüsse an die Algerischen Strassenbahngesellschaften; endlich 500 000 Frcs. auf die vom Staate ausgeführten Algerischen Eisenbahnbauten.

Die Vorschüsse an die Eisenbahngesellschaften auf Grund der Zinsengewähr waren von der Regierung nur mit 48 000 000 Francs eingestellt worden, weil die Orléans- und Südbahn auf Grund der Verträge vom 20. März bezw. 7. April d. J. (vergl. Nr. 51 S. 477 und Nr. 52 S. 489 d. Ztg.) gewisse Erfordernisse der Zinsengewähr durch Anleihen aufbringen sollten. Da sich aber der Haushaltsausschuss ungünstig über diese Verträge aussprach, so zog sie der Finanzminister nach einer am 12. Juli d. J. in der Kammer abgegebenen Erklärung zurück. Infolge dessen mussten dem vorliegenden Kapital 44 100 000 Francs zugesetzt werden. Da an anderen Posten im ganzen 6 900 000 Frcs. abgesetzt wurden, so ist der Voranschlag des Ausschusses um 37 200 000 Frcs. höher als derjenige der Regierung.

Die Eisenbahnaufgaben der Kammer.

Beim Zusammentritt der Kammer zur ausserordentlichen Tagung wurde am 23. Oktober d. J. an die Abgeordneten eine Liste der vorliegenden gesetzgeberischen Arbeiten vertheilt, unter denen sich folgende Eisenbahnvorlagen befinden:

1. Berichte sind erstattet: a) über den Entwurf, betreffend Aenderung der Richtungslinie der Lokalbahn Saint Quentin-le Catelet; b) über den Entwurf, betreffend Genehmigung des zwischen dem Staate und der Westbahn über die Auflassung der Strecke Vitré - Fougères - Moidrey (Linie Pontorson-Moidrey) geschlossenen Vertrages.

2. Dem Haushaltsausschuss ist überwiesen der Entwurf, betreffend Bewilligung eines Vorschusses von 8 695 054,68 Frcs. an die Schutzherrschaft von Anam und Tonkin behufs Vollendung der Langson-Eisenbahn.

3. Dem Arbeitsausschuss sind überwiesen: a) der Entwurf von André Castelin über den Dienstmiethe-Vertrag und die Lage der Eisenbahnbediensteten gegenüber den Gesellschaften; b) der Entwurf von Lemire, betreffend Festsetzung der Lage der Eisenbahnbediensteten.

4. Dem Eisenbahnausschuss, der am 31. Oktober d. J. wieder zusammentrat, sind überwiesen: a) ein Entwurf, betreffend Verlängerung der durch Gesetz vom 1. Juni 1891 festgesetzten Enteignungsfrist für die Lokalbahn Beaucamps le Vieux - Vieux Rouen; b) ein Entwurf von Camille Pelletan und Pourquery de Boisserin über die Tarife der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse; c) ein Entwurf, betreffend Aenderung des Lokal- und Strassenbahngesetzes vom 11. Juni 1880; d) ein Entwurf, betreffend Gemeinnützigkeitserklärung einer Untergrundbahn zwischen dem Vincenner Thor und dem Dauphinethor in Paris; e) ein Entwurf, betreffend den Personen- und Güterverkehr auf den Eisen- und Strassenbahnen; f) ein Entwurf, betreffend Genehmigung eines Nachtrags zu dem am 10. Oktober 1884 zwischen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Konzessionsgesellschaft der Eisenbahnen nach le Vieux Port und den südlichen Marseiller Vororten geschlossenen Vertrages; g) ein Entwurf, betreffend Gemeinnützigkeitserklärung und Ertheilung der endgültigen Konzession für die Linie Laroche - Saint Florentin an die Paris - Lyon - Mittelmeerbahn; h) ein Entwurf von André Lebon und Disleau, betreffend Aufforderung zur Verstaatlichung der Orléansbahn.

5. Dem Antragsausschuss sind überwiesen: a) der Entwurf von Calvinhac und Albert Pétrot, betreffend Uebertragung des Rechtes auf eine gewisse Theilnahme an der Verwaltung der Gesellschaften an die Schuldschein-Inhaber und betreffend Regelung dieser Betheiligung; b) der Entwurf von Descubes, Lockroy und Genossen, betreffend die öffentliche Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und die Lage der Lokomotivführer und Heizer.

Gepäckbestellung.

Die Westbahn hat mit der Société des Indicateurs Duchemin (Französische Reiseagentur) einen Vertrag wegen Ablieferung des ankommenden Reisegepäcks in der Pariser Wohnung, sowie wegen Zuführung des nach den Bahnhöfen der Westbahn abzusendenden Gepäcks von der Wohnung nach den Bahnhöfen Saint Lazaire und Montparnasse abgeschlossen, so dass die Reisenden vollkommen der Sorge um ihr Gepäck enthoben werden. Bei der Berathung dieses Vertrages im Landeseisenbahnrath machte der Berichterstatter am 10. Oktober d. J. darauf aufmerksam, dass eine solche Einrichtung in Amerika seit langer Zeit zur Zufriedenheit angewendet würde. Die Einrichtung der Westbahn erscheine aber weniger praktisch, weil die ankommenden Reisenden gezwungen sind, auf dem Bahnhof zu bleiben, um der Untersuchung des Gepäcks durch die städtischen oder staatlichen Zollbehörden beizuwohnen. Auf Verlangen der Aufsichtsbeamten hat die Gesellschaft, die ursprünglich keine Frist festgesetzt hatte, bestimmt, dass das zwischen 6 Uhr Morgens und 3 Uhr Nachmittags ankommende Gepäck bis 6 Uhr Abends, und das

zwischen 3 Uhr Nachmittags und 6 Uhr Morgens ankommende Gepäck bis 12 Uhr Mittags bestellt sein muss. Besonderen Anstoss erregte aber die Bestimmung, dass der Gesellschaft Duchemin auf 5 Jahre die ausschliessliche Ausübung dieses Geschäftszweiges von der Westbahn zugestanden ist. Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass nach den geltenden allgemeinen Grundsätzen der gleichen Behandlung und des freien Wettbewerbs der Gesellschaft Duchemin nur das Recht der Meistbegünstigung, wie es in den Handelsverträgen verstanden ist, zuzugestehen sei. Der Landeseisenbahnrath theilte zwar die Anschauungen seines Berichterstatters, war aber der Ansicht, dass es Sache des Polizeipräfekten sei, den Bediensteten der Gesellschaft Duchemin die Erlaubniss zum Betreten der Bahnsteige unter angemessenen Bedingungen zu ertheilen.'

Gepäckaufbewahrung.

Auf dem Bahnhof Lille der Nordbahn wurde eine Sendung Fischmehl zur Aufbewahrung gegeben. Der von diesem Frachtstück verbreitete Geruch war geeignet, die Reisenden zu belästigen, und der Verwaltungs-Aufsichtskommissar stellte den Sachverhalt in einer Niederschrift fest. Die Nordbahn erklärte, dass sie nicht berechtigt sei, die Aufbewahrung solcher Sendungen zu verweigern, was den Aufsichtsingenieur veranlasste, die Ergänzung des Ministerialerlasses vom 14. Januar 1884 durch ausdrückliche Aufführung von Fischmehl vorzuschlagen. Der Oberingenieur und der Generalinspektor des Aufsichtsdienstes erweiterten die Frage und beantragten, dass übelriechenden Frachtstücken die Behandlung als Gepäck verweigert werde. Bei der Berathung im Landeseisenbahnrath erinnerte der Berichterstatter daran, dass Art. 65 der Verordnung von 1846 den Inhabern von Packeten, die ihrem Inhalt, ihrem Umfang oder ihrem Geruch nach geeignet sind, die Mitreisenden zu belästigen, das Besteigen der Wagen verbietet. Er schlug daher unter Zustimmung der Versammlung einen Ministerialerlass vor, der verbietet, in alle den Reisenden zugänglichen Theile der Personenbahnhöfe Packete, deren Geruch die Reisenden belästigen könnte, zu bringen oder zur Aufbewahrung niederzulegen.

Der Verkehr der Pariser Bahnhöfe in 1893.

Im Jahre 1893 kamen auf den Pariser Bahnhöfen 47 662 615 Personen an, während 42 217 720 abfuhren. Der gesammte Reiseverkehr von Paris betrug 95 840 344 Personen; davon entfielen 43 738 319 auf die Westbahn, 24 081 376 auf die Ostbahn, 14 591 000 auf die Nordbahn, 6 437 217 auf die Orléansbahn, 5 625 025 auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und 176 916 auf die Staatsbahn.

Der gesammte Güterverkehr belief sich auf 8 576 979 t, von denen 6 064 132 t auf den Empfang und 2 512 847 t auf den Versand entfielen.

Der 2. internationale Eisenbahnarbeiter-Kongress.

Zu diesem Kongress, der vom 3. bis 5. Oktober d. J. in Paris abgehalten wurde, versammelten sich im ganzen 9 Abgeordnete, nämlich 4 Franzosen und je 1 Schweizer, Italiener, Spanier, Oesterreicher und Holländer. Diese Versammlung beschäftigte sich mit einer grossen Reihe der schwierigsten Fragen; der Erfolg wird indessen den hochtönenden Worten schwerlich entsprechen.

Die Ruhegehaltskasse der Südbahn.

Die Südbahn hatte dem Minister der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1893 eine neue Kassenordnung dieser Einrichtung, die den Beamten günstigere Ruhegehaltsbezüge sicherte, zur Genehmigung unterbreitet, um sie sofort in Kraft setzen zu können. Diese Genehmigung war bisher verweigert worden, weil zuvor eine Untersuchung angestellt werden musste. Der Landeseisenbahnrath, der mit Prüfung der Ruhegehalts-Kassenordnungen aller Gesellschaften betraut wurde, hat die Nothwendigkeit anerkannt, die Berechnungen, nach denen der Betrag der Einzahlungen festgesetzt war, zu ergänzen, um das Gleichgewicht zwischen den Geldmitteln der Kassen und den Verpflichtungen herzustellen. Diese Berechnungen sind zu verwickelt, als dass die allgemeine Untersuchung bisher hätte beendet werden können. Der Minister der öffentlichen Arbeiten war daher der Ansicht, dass es nicht möglich sei, die Südbahnbeamten auf die von ihnen lebhaft gewünschte und von der Gesellschaft bewilligte Verbesserung warten zu lassen. Er hat daher durch Erlass vom 16. Oktober d. J. die Inkraftsetzung der neuen Kassenordnung genehmigt.

Betriebseröffnungen.

1. Im Norddepartement ist am 15. September d. J. die Lokalbahn Bergues-Hazebrouck (36,403 km) nebst der Zweigbahn Rexpoède - Hondschoote (5,225 km) dem Betriebe übergeben worden. An der Hauptlinie liegen die Stationen: Hazebrouck, Wecke Meulen (2,378 km) Haltepunkt, Houdeghem (3,961 km), Saint Sylvestre Cappel (7,540 km), Terdeghem (10,106 km), Steenvoorde (11,834 km), Winnezeele (15,769 km), Herzeele (21,366 km), Bambecque (23,449 km), Rexpoède (28,136 km), Warhem (32,601 km) und Bergues (36 403 km) vorläufiger Haltepunkt. Die Zweigbahn hat nur eine Zwischenstation, nämlich Killem (2.504 km von Rexpoède).

2. Die Pariser Omnibusgesellschaft hat auf ihren Linien vom Louvre nach Saint Cloud und Versailles, sowie von Vincennes nach Saint Augustin (zusammen 38 km) den Pressluftbetrieb Anfang Oktober d. J. eingeführt.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Durch Verordnung vom 24. August d. J. ist die der „Société anonyme des mines des Bormettes“ für nicht öffentlichen Verkehr konzessionirte Eisenbahn vom Bergwerk la Rieille nach la Brûlade (bei les Bormettes) für gemeinnützig erklärt worden.

Personalnachrichten.

1. Der Senator Baron de Courcel, Präsident des Verwaltungsrathes der Orléansbahngesellschaft, ist an Stelle von Decrais auf den Botschafterposten der Französischen Republik in London berufen worden. Baron de Courcel war früher Botschafter in Berlin.

2. Der Brücken- und Strassenbau-Oberingenieur Suquet, beschäftigt bei der Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, ist in den Ruhestand getreten; er ist in seinem Amte durch Chardard, Stellvertreter des Oberingenieurs des Bahnunterhaltungsdienstes, ersetzt worden. An die Stelle von Chardard ist Mauris, bisher Unter-Betriebsdirektor, getreten, während in letzteres Amt Luuyt eingerückt ist.

3. Cousin, Ober-Betriebsinspektor der Nordbahn, ist gestorben; in seine Stelle ist sein bisheriger Vertreter Leluau eingerückt. Thouin, Oberingenieur des äusseren Dienstes der Nordbahn, ist in den Ruhestand getreten und durch den Brücken- und Strassenbau-Oberingenieur Piéron ersetzt worden.

4. Durch Verordnung vom 20. Oktober d. J. ist Ricour, Brücken- und Strassenbau-Generalinspektor 1. Klasse, an Stelle von Menche de Loisne, der in den Ruhestand getreten ist, zum Mitglied des Landeseisenbahnrathes ernannt worden.

Aus England.

Die Londoner Erweiterung der Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn.

Die Manchester und Sheffieldbahn hat jetzt die Verträge über die Ausführung der nach der Hauptstadt zu führenden wichtigen Bahnverbindung abgeschlossen. Der Zeitpunkt für die Ausführung ist so günstig wie nur möglich, da die Materialien gegenwärtig billig zu beschaffen sind. Die gesammte Vertragssumme bleibt um 7,7 Millionen Mark unter dem Anschlage. Die Länge der verdungenen Strecke beträgt 153,5 km und das gesammte Vertragsobjekt 64,3 Millionen Mark, oder rund 419 000 *M.* auf das Kilometer. Der Londoner Endbahnhof ist besonders vergeben worden, die Gesellschaft hat hierfür und für andere Zwecke eine Summe von 65,7 Millionen Mark besonders bereit gestellt. Die Bauzeit ist auf 30 Monate festgesetzt. Die Loose sind wie folgt bemessen:

Loos Nr. 1: Bis 31,3 km südwärts von Annesley. Vertragssumme 12 Millionen oder rund 383 400 *M.* auf 1 km;

Loos Nr. 2: $26^1/_3$ km, endigend bei Leicester. Objekt 9,9 Millionen oder 376 000 *M.* auf 1 km;

Loos Nr. 3: 25,3 km. Objekt 9 Millionen oder 355 700 *M.* auf 1 km;

Loos Nr. 4: 25,4 km. Vertragssumme 10,5 Millionen oder 413 400 *M.* auf 1 km;

Loose Nr. 5 und 6: 19,8 und 20,3 km. Gesammte Vertragssumme 9,2 Millionen oder 229 400 *M.* für 1 km. Loos 6 endigt in Quainton Road;

Loos Nr. 7: Dieses Loos ist nur 5 km lang, umfasst aber die schwierigsten Arbeiten, da es im Gebiet der Hauptstadt liegt. Es endigt am Edgware Road. Objekt 13,7 Millionen oder 2,74 Millionen Mark auf 1 km.

Hierzu kommt noch das Endbahnhofs-Loos. Ingenieur der ersten 84 km zwischen Annesley und Rugby ist E. Parry, des südlichen Abschnitts Sir Douglas und Francis Fox.

Alter von Eisenbahnwagen.

In einem vor kurzem auf der Südwestbahn bei Farlington vorgekommenen Unfall wurde ein Zug ziemlich stark beschädigt. Das Alter der den Zug bildenden 6 Personenwagen wurde wie folgt festgestellt: einer ist im Jahre 1854, einer 1855, einer 1858, einer 1859 und zwei sind im Jahre 1856 gebaut worden.

Vorschriften über Privatwagen in England.

Der Eisenbahn- und Kanalkommission war kürzlich der Fall zur Entscheidung unterbreitet worden, wie weit die Bahnen

in ihren an die Beschaffenheit der Privatwagen zu stellenden Anforderungen gehen könnten. Bekanntlich sind auf den Englischen Bahnen noch zahlreiche Privatwagen im Verkehr. Die Gloucester Wagencompagnie hatte dieserhalb eine Klage gegen die Westbahn angestrengt, um eine prinzipielle Entscheidung in der Frage herbeizuführen. Angeblich wurden von der Westbahn an die Privatwagen andere und härtere Anforderungen gestellt, als an die eigenen. Die Gesellschaft bestritt, dass sie die Privateigenthümer ungebührlich benachtheilige und stellte in Abrede, dass sie selbst die den anderen auferlegten Bedingungen nicht befolge. Der Vertreter der Gloucestergesellschaft hob hervor, dass die Frage namentlich auch deshalb von so sehr grosser Tragweite sei, weil die Vorschriften in betreff der starren Buffer gar zu grosse Kosten auferlegten. Diese Vorschriften seien unbillige und im Interesse der Betriebssicherheit nicht erforderlich.

Nachdem die Kommission über mehrere der angefochtenen Punkte sich geäussert, kam man am dritten Verhandlungstage dahin überein, durch Vertreter der Eisenbahnen und des Ausschusses der Privatwagen-Vereinigung — Private Owners Association — ein Einvernehmen anzubahnen. Das Ergebniss der zwischen den beiderseitigen Vertretern gepflogenen Berathungen war die Annahme folgender Bestimmungen:

Umbau der Privatwagen. Die Vertreter der Privatwagenbesitzer und der Eisenbahnen stimmen mit Bezug auf den Inhalt der Klausel 18 der Allgemeinen Bedingungen vom September 1889, soweit er den Umbau der Wagen betrifft, dahin überein, dass ein Wagen umgebaut werden muss, wenn er soweit abgenutzt ist, dass er zwei neue Längsträger oder einen neuen Langsträger und drei neue Querhölzer erhalten müsste. Die Räder und das Eisenzeug können indessen wieder benutzt werden, wenn sie noch den folgenden Bedingungen entsprechen.

Achsen können wieder benutzt werden, wenn sie für Wagen von 8 t Tragfähigkeit und darunter nicht weniger als 127 mm in der Nabe des Rades, 102 mm in der Mitte stark sind, und die Länge des Achsschenkels nicht weniger als 178 und seine Stärke nicht weniger als 86 mm beträgt. Bei Wagen von 10 t Tragfähigkeit sollen die Maasse der Reihe nach nicht unter 133, 108, 203 und 92 mm betragen.

Wenn irgend ein Theil der Achse schwächer ist, als angegeben, so muss sie durch eine neue ersetzt werden, welche die Normalabmessungen der Achsen neuer Wagen hat, aber die Länge der Achsschenkel und ihre Entfernung von Mitte zu Mitte wird nach der Breite des umzubauenden Wagens bemessen; doch sollen die Achsschenkel bei Wagen von 8 t Tragfähigkeit und darunter mindestens die Abmessungen von 178 × 89, und bei Wagen von 10 t Tragfähigkeit mindestens von 203 × 95 mm haben.

Räder. Für Wagen bis 8 t Tragfähigkeit sollen die Speichen mindestens 59 × 17 mm, und die Kränze nicht unter 73 × 16 mm stark sein. Bei Wagen von 10 t erhöhen sich die Maasse bezüglich der Speichen auf 87 × 17 und bezüglich der Reifen auf 83 × 16 mm; sofern aber diese zuletzt angegebenen Maasse unterschritten werden, müssen die Reifen erneuert werden, wenn sie bis auf 38 mm abgenutzt sind.

Die Reifen sollen nicht unter 127 mm breit und wenn aufgezogen nicht unter 35 mm stark sein, ausgenommen im Falle des vorigen Paragraphen. Reifen, welche auf dem Rade mit Nieten oder Bolzen befestigt sind, können im Betriebe bleiben, bis die Räder neue Reifen erhalten müssen. Für diese Erneuerung ist dann die Zeichnung C der Normalien maassgebend.

Achshalter. Krone mindestens 87 × 17, die Flügel mindestens 62 × 17 mm; Befestigung an dem Langträger mit Bolzen von 22 mm Stärke, welche längliche Schultern haben.

Achsbuchsen. Wenn die Entfernung von der inneren Kante des Achsschenkels bis zur Nabe mehr als 4,5 cm beträgt, so sollen die Achsbuchsen mit Staubringen versehen werden und so konstruirt sein, dass sich die Federn auf ihrer oberen Fläche um 5 cm einlegen. Die Achsbuchsen können mit offenem Boden hergestellt werden, wenn sie gut passende Gegenkappen und die in der Normalzeichnung vorgesehenen Bolzen erhalten.

Tragefedern. 75, 87 und 100 mm breite Federn können wieder benutzt werden, wenn sie in gutem Zustande und für die zu tragende Last noch stark genug sind. Die vier Federn unter jedem Wagen sollen durchaus gleich sein. Die Federbunde sollen mit Sicherheitsbolzen versehen sein.

Stoss- und Zugvorrichtungen. Bei allen umzubauenden Wagen sollen für beide Einrichtungen die Normalien maassgebend sein. Wo die Langträger eines Wagens weniger als 1,86 m von einander entfernt sind, können die Eckwinkel in die Träger eingelassen und überhaupt solche anderen Abweichungen getroffen werden, die nöthig sind, besonders dann, wenn Wagen mit Bodenklappen oder andere Arten von Sonderwagen Verwendung finden.

Bremseinrichtung. Die alte Bremseinrichtung kann wieder benutzt werden, wenn sie sich allgemein in gutem Zustande befindet, aber sie muss mit doppelten gusseisernen Klötzen versehen werden.

Der Radstand soll bei umgeänderten Wagen nicht unter 2,28 m betragen.

Revision. Jeder umgebaute Wagen soll vor der Indienststellung revidirt werden. Die Revision wird auf einen besonders anzuheftenden Schild vermerkt.

Aus Spanien.

Kohlenbahn La Robla-Valmaseda.

Die 284 km lange Eisenbahn La Robla-Valmaseda (Bilbao) ist im September d. J. dem Verkehr übergeben worden. Diese Bahn hat ausser dem Personenverkehr hauptsächlich den Zweck, mehrere Kohlenbecken, die sie in einer Länge von mehr als 100 km durchschneidet, zu bedienen.

Südspanische Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht der „Société de Crédit Mobilier“ entnehmen wir folgendes: Die Südspanische Eisenbahngesellschaft beabsichtigt vor Ablauf des Jahres 1894 die beiden Theilstrecken von Linares bis Kilometer 48 und von Guadix bis Almeria (zusammen etwa 150 km) zu eröffnen. Mit einem bedeutenden Bergwerk ist ein Vertrag abgeschlossen, welcher der zweiten dieser Strecken sofort nach der Eröffnung einen lohnenden Verkehr sichert. Die der Gesellschaft durch Ausgabe der Schuldverschreibungen gelieferten Mittel im Verein mit der 30 Millionen Pesetas übersteigenden Staatsbeihilfe waren für den Bau und die Ausrüstung der ganzen Bahn für genügend erachtet worden. Es war nur zu befürchten, dass die Fristen, innerhalb deren die Beihilfe zahlbar war, die Bauarbeiten verzögern und die Last der Bauzinsen erschweren würden, wie es seit 2 Jahren eingetreten ist; aber im Mai d. J. wurde von der Abgeordnetenkammer einstimmig ein Gesetzentwurf angenommen, welcher die vom Staatsschatz zu leistenden Zahlungen im Verhältniss zum Baufortschritt erhöht.

Katalonische Centralbahn.

Durch Erkenntniss des Gerichts von Barcelona vom 2. April d. J. ist die Katalonische Centralbahn auf eigenen Antrag für zahlungsunfähig erklärt worden und hat demzufolge ihren Gläubigern folgenden Vergleich angeboten:

1. Die im Umlauf befindlichen 29 500 Schuldverschreibungen der Gesellschaft verzichten auf ihre Hypothek und werden einfache persönliche Schuldverschreibungen der Gesellschaft, ohne dass sie vom 31. Dezember 1893 ab auf den festen Zins von 15 Frcs. jährlich sowie auf die ihnen zugebilligte Tilgung von 500 Frcs. Anspruch haben.

2. Von den Reineinnahmen der Eisenbahn Igualada-Martorell wird nach Bestreitung der Betriebs-, Verwaltungs- und Bauausgaben sowie nach Verzinsung und Tilgung der unter 4 erwähnten neuen Schuldverschreibungen zunächst die erforderliche Summe entnommen, um die 29 500 Schuldverschreibungen entweder durch Börsenankauf zum Kurse unter 300 Pes. oder durch Ausloosung zum Satze von 500 Pes. zu tilgen. Diese Tilgung erfolgt mit 90 000 Pes. jährlich vom Jahre 1896 ab bis Ende 1945, mit 117 300 Pes. jährlich von 1946 ab bis Ende 1981 und mit 127 200 Pes. im Jahre 1982. Indessen kann die Tilgung durch Börsenankauf verstärkt werden; die verstärkte Tilgung darf aber erst nach Zahlung von 15 Pes. an die Schuldscheininhaber und nach Vervollständigung der Rücklagen erfolgen. Der nach dieser Tilgung verbleibende Ueberschuss wird vor jeder Vertheilung an die Antheilscheine bis zum Betrage von 15 Pes. zu gleichen Theilen an die im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen vertheilt. Der fernere Ueberschuss ist zur Bildung von Rücklagen bestimmt, bis diese 500 000 Pes. betragen; diese Rücklagen sind bestimmt, den Zins von 15 Pes. an die Schuldverschreibungen aufzufüllen, wenn der Reinertrag eines Jahres dazu nicht ausreichen sollte. Sind die Rücklagen angegriffen worden, so werden sie vor jeder Vertheilung an die Antheilscheine erst wieder vervollständigt. Ist dies erfolgt, so wird der etwaige Ueberschuss bis zum Betrage von 5 Pes. an die Antheilscheine vertheilt. Bleibt auch dann noch ein Ueberschuss, so wird er zu gleichen Theilen zwischen den noch im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen und den Antheilscheinen getheilt.

3. Nach Genehmigung des Vergleichs ernennen die Schuldscheininhaber 3 Mitglieder eines Ausschusses, welcher die Rechnungsführung der Gesellschaft zu prüfen und sich zu versichern hat, dass die Verwendung des Reinertrages nach den Bestimmungen des Vergleichs erfolgt. Die 29 500 Schuldverschreibungen erhalten einen Aufdruck des Inhalts, dass sie dem Vergleich zustimmen.

4. Um die schwebende Schuld der Gesellschaft und die erforderlichen Ausgaben für Ergänzungsbauten und Ausrüstung

der Bahn zu decken, kann der Verwaltungsrath die erforderlichen Schuldverschreibungen zu dem ihm angemessen erscheinenden Kurse, Zins- und Tilgungssatz ausgeben; er kann auch zu Gunsten dieser neuen Schuldverschreibungen eine Hypothek auf das Vermögen der Gesellschaft notariell eintragen lassen.

5. Der Verwaltungsrath kann zu passender Zeit unter Umständen den Inhabern der gegenwärtigen Schuldverschreibungen deren Umwandlung in Werthpapiere anderer Art vorschlagen.

6. Zur Genehmigung dieses Vergleichs kann der Verwaltungsrath entweder selbst oder durch ein dazu bevollmächtigtes Mitglied oder durch einen besonderen Bevollmächtigten alle erforderlichen gerichtlichen oder aussergerichtlichen Schritte thun.

Die Gläubiger sind durch Urtheil des Gerichts in Barcelona vom 22. September d. J. aufgefordert worden, sich innerhalb 3 Monate unter Hinterlegung ihrer Schuldverschreibungen über Annahme oder Ablehnung dieses Vergleichs zu erklären.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins vom 13. November d. J., in welcher Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert den Vorsitz führte, berichtete Herr Direktor Kolle namens des Prüfungsausschusses der eingereichten Preisaufgaben. Von den 6 eingereichten Arbeiten wurden 2 mit Preisen bedacht. Gegenstand der Preisarbeit sollte die Lieferung eines Beitrags zur Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens sein. Einen ersten Preis in Höhe von 1 500 ℳ. erhielt Herr Oberst a. D. Fleck in Halle a. S., einen zweiten Preis von 500 ℳ. Herr Regierungsrath Dr. jur. Eger in Breslau.

Herr Regierungsbaumeister Feldmann aus Köln als Gast sprach sodann über die Langen'sche Schwebebahn. Herr Feldmann erläuterte an der Hand zahlreicher Zeichnungen das System und verwies auf ein von Sachverständigen abgegebenes Gutachten für die Stadtbahn Elberfeld-Barmen. In diesem Gutachten — es handelt sich um eine Bahn mit elektrischem Betriebe über der Wupper — wird der Schwebebahn gegenüber der „Standbahn" der Vorzug eingeräumt. Die Anwendung des Systems, über welches inzwischen schon vielfache Mittheilungen durch die Tagespresse gegangen sind, wird vom Vortragenden in erster Linie für Stadtbahnen empfohlen und sind generelle Projekte für Berlin und Hamburg in der Bearbeitung. Der Vortragende hatte Gelegenheit, auf mehrere aus der Mitte der Versammlung gestellte Fragen sich eingehend zu äussern.

Nachdem Herr Regierungsrath Sarre hierauf den Bericht des Ausschusses über die Sammlung der bisher bekannt gewordenen Erfahrungen mit eisernem Oberbau mitgetheilt und Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Neumann namens des für die Aenderung der Satzungen gewählten Ausschusses einen vorläufigen Bericht erstattet hatte, wurden in üblicher Abstimmung Herr Regierungsrath a. D. Koehler, Direktor der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft, als einheimisches ordentliches Mitglied, ferner Herr Freiherr von Oer, Geheimer Hofrath und Professor in Dresden, Herr Regierungsbaumeister Schirmer, Direktor der Altdamm-Colberger Eisenbahn, als auswärtige ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Bücherschau.

F. Taubert (Oberst), **Die Bauausführung und der Betrieb von Kleinbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Spurweite von 60 cm.** Erfahrungen und Rathschläge gesammelt, aufgestellt und den Herren Landwirthen zugeeignet. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW. 12, Kochstrasse 68/70. Preis 1 ℳ.

In landwirthschaftlichen Kreisen, namentlich in den östlichen Provinzen des Reiches, tauchen jetzt vielfach Projekte auf, um den Absatz landwirthschaftlicher Erzeugnisse, welcher durch ungünstige Transportverhältnisse gehemmt ist, durch die Anlage von „Kleinbahnen" zu steigern und damit der Landwirthschaft neue Einnahmequellen zu eröffnen. Wenn auch über den Werth und die Bedeutung der Kleinbahnen für die Landwirthschaft und Industrie vielfach geschrieben worden ist, so ist doch über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen bisher nur Weniges veröffentlicht worden, da Erfahrungen über die Rentabilität derselben in solchen Bezirken, welche ausschliesslich auf den Betrieb der Landwirthschaft angewiesen sind, noch nicht vorliegen. Dankenswerth ist es daher, dass ein erfahrener Fachmann, Oberst Taubert, in der vorstehend erwähnten Schrift diese Frage eingehend erörtert und nicht nur Rathschläge für die zweckmässigste Bauanlage, sondern auch Aufschlüsse über die Berechnung der Bau- und Betriebskosten und Anweisung gibt, wie die Rentabilität der Kleinbahnen zu ermitteln ist. Das den Landwirthen zugeeignete Buch nimmt auf eine Förderung landwirthschaftlicher Interessen vornehmlich Bedacht.

Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892, erläutert von W. Gleim, Geheimer Ober-Regierungsrath, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. 2. vermehrte Auflage. Berlin 1895. Verlag von Franz Vahlen, W. Mohrenstrasse 13/14. Preis 2,80 ℳ. (gebunden 3,40 ℳ.).

Diese zweite Ausgabe unterscheidet sich von der in der Vereinszeitung Jahrg. 1892 Nr. 80 S. 804 anerkennend besprochenen ersten darin, dass ihr die erst nach Veröffentlichung der ersten Ausgabe erlassenen Ausführungsbestimmungen sowie mehrere Ministerialerlasse beigefügt worden sind, welche für die Anwendung des Gesetzes von grundsätzlicher Bedeutung sind. Auch ist das Werk durch Beifügung eines alphabetischen Sachregisters ergänzt worden.

Das Nachbarrecht an Eisenbahnen nach Französischem Recht. Unter Benutzung der neuesten Rechtsprechung für die Praxis bearbeitet von W. Cörmann, Gerichtsassessor in Colmar i. E. Mannheim, Verlag von J. Bensheimer. 1893.

Die 51 Oktavseiten füllende Broschüre (ein Separatabdruck aus der „Zeitschrift für Französisches Civilrecht", Band 24) verbreitet sich über alle für Bahnanlagen sich ergebende Eigenthumsbeschränkungen, welche zwischen Grundstücksnachbarn unmittelbar oder mittelbar bezüglich der Grundeigenthumsrechte möglich sind. Der Verfasser unterscheidet bei diesen Eigenthumsbeschränkungen 3 Klassen: 1. Die aus dem Bau einer Bahn folgenden; 2. die durch den bestehenden Bahnkörper veranlassten (Eingriffe in die Wasserverhältnisse und in das Wegerecht, Beschränkung des Luftzugs und des Lichts, Baubeschränkungen); 3. die aus dem Betriebe sich ergebenden Störungen (Einwirkung von Rauch und Dampf, Belästigung durch Lärm, Erschütterungen und Brandschaden). Sowohl die neueste Rechtsprechung, wie die Litteratur über die behandelte, allgemeines Interesse bietende Materie ist von dem Verfasser fleissig benutzt, so dass die Broschüre zur Benutzung in der Praxis empfohlen werden kann.

Die Deutschen Zoll- und Steuerstellen von H. Franke, Rechnungsrath im Reichsschatzamt zu Berlin.

Der 2. Nachtrag zur II. Auflage des alphabetischen Zollämterverzeichnisses (siehe über das Hauptwerk Jahrg. 1889 Nr. 66 S. 673 d. Ztg.) ist soeben erschienen und zum Nettopreise von 1,50 ℳ. vom Verfasser (Berlin W., Wilhelmsplatz 1) zu beziehen. Dieser Nachtrag enthält alle seit dem Monat Juli 1889 in dem Stande oder den Befugnissen der Deutschen Zoll- und Steuerstellen eingetretenen Veränderungen. Die hierbei in Frage kommenden Aemter sind in alphabetischer Reihenfolge und zwar, abgesehen von den aufgehobenen, jeweils mit allen ihren gegenwärtigen Abfertigungsbefugnissen usw. aufgeführt, so dass gegebenen Falles ein Zurückgehen auf das Aemterverzeichniss selbst unnöthig ist. Für diejenigen Aemter, welche in dem Nachtrag nicht enthalten sind, bleiben die Angaben des Hauptverzeichnisses maassgebend.

Neu hinzutretende Abonnenten auf das Hauptverzeichniss erhalten den Nachtrag unentgeltlich.

Die Elektrizität im Dienste der Menschheit. Eine populäre Darstellung der magnetischen und elektrischen Naturkräfte und ihrer praktischen Anwendungen. Nach dem gegenwärtigen Standpunkte der Wissenschaft bearbeitet von Dr. A. Ritter von Urbanitzky. Mit 1000 Abbildungen. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. Vollständig in 25 Lieferungen zu 50 ₰ = 30 kr. = 70 Cts. = 30 Kop. In Originalprachtband 15 ℳ. = 9 fl. = 20 Frcs. = 9 R. (A. Hartleben's Verlag in Wien.)

Von diesem Werk, welches für einen weiten Leserkreis die Kenntniss der elektrischen Wissenschaft vermitteln soll (siehe Jahrg. 1893 Nr. 86 S. 818 d. Ztg.), sind kürzlich die Schlusslieferungen 21—25 erschienen und machen wir bei dieser Gelegenheit nochmals empfehlend auf dasselbe aufmerksam.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Eisenbahn-Bauinspektor Ahrendts, Vorsteher der Hauptwerkstätte in Eberswalde, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Tirol - Vorarlberg - Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Bekanntmachung vom 21. November l. J. wird dahin berichtigt, dass die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Januar 1895 in Geltung bleiben, soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden.

Karlsruhe, den 2. Dezember 1894. (2886)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnungen von Stationen

Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Die zwischen den Stationen Nürnberg und Muggenhof neu errichtete Haltestelle Nürnberg West kommt am 7. Dezember 1894, Vormittags 10 Uhr für den Personenverkehr zur Eröffnung.

Nürnberg, am 3. Dezember 1894. (2887)
Das Direktorium.

3. Zeitweise Sistirung der Aufnahme von nach Fiume bestimmten Massengütern.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Infolge der in den letzten Tagen in der Station Fiume eingetretenen Waarenanstauung ist die Aufnahme von Massengütern nach der genannten Station für die Dauer von 8 Tagen eingestellt worden.

Budapest, am 5. Dezember 1894. (2888)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Ab 1. Januar 1895 wird bei unserer Haltestelle Neue Schenke-Ladegeleis für den Wagenladungsverkehr in beschränktem Umfange direkte Abfertigung eingerichtet. Ausgeschlossen bleibt bis auf weiteres die Vor- und Entladung von Langholz, Vieh und Fahrzeugen.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Abfertigungsstellen.

Weimar, am 1. Dezember 1894. (2889)
Die Direktion.

Oldenburgische Staatsbahnen. Staatsbahnverkehre Elberfeld etc. und Köln (rechtsrheinisch) etc. - Oldenburg. Am 10. Dezember d. J. wird die Station Grabstede der Vareler Nebenbahnen, welche bisher nur für den Versand von Gütern des Spezialtarifs III in Wagenladungen zugelassen war, für den unbeschränkten Güterverkehr in die vorbezeichneten Verkehre einbezogen.

Oldenburg, den 3. Dezember 1894. (2890B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 10. Dezember l. J. werden für Petroleumsendungen in Ladungen von 10000 kg auf einen Wagen von den Stationen Frankfurt a/M. der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn nach Basel Badische Bahn transit mit Bestimmung nach gewissen Gebieten der Westschweiz ermässigte Ausnahme-Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die vorgenannten Stationen und die Güterverwaltung Basel der Badischen Staatsbahn.

Karlsruhe, den 29. November 1894. (2891)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Die im Pfälzisch - Hessischen Thier etc. - Tarif vom 1. Mai d. J. auf den Seiten 26 und 27 aufgeführten Entfernungen ab Mannheim nach Bensheim ermässigen sich von 39 km auf 36 km.

Mainz, den 4. Dezember 1894. (2892)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Steinkohlen - Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Die Gültigkeitsdauer der ermässigten Frachtsätze für Steinkohlen aus dem Neuroder Revier in vollen Wagenladungen von mindestens 10000 kg nach Station Lissa der Oesterreichischen Nordwestbahn (von Wenzeslausgrube 46,4 kr., von Rubengrube 45,3 kr., von Neurode 45,0 kr. und von Möhlten 44,9 kr. für 100 kg) ist über den 31. Dezember 1894 hinaus widerruflich bis Ende Dezember 1895 verlängert worden.

Berlin, den 4. Dezember 1894. (2893MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - Deutsche Eisenbahnverbände. Gültig vom 15. Dezember d. J. wird ein Nachtrag III zum Verbands-Gütertarif, Theil I, vom 1. Januar 1893 herausgegeben. Dieser enthält für den sich über Frankreich bewegenden Verkehr mit der Schweiz keine Gültigkeit erlangenden Ergänzungen des Haupttarifs und des Nachtrags II. Die Verbandsbestimmung zu § 41 (Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände) hat die Genehmigung der Aufsichtsbehörden erhalten. Die mit einem † bezeichneten Aenderungen haben wegen der dadurch im gegebenen Fall bedingten Erhöhungen erst vom 1. Februar 1895 Gültigkeit. Abdrücke des Nachtrags sind durch die Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Elberfeld, den 3. Dezember 1894. (2894)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für Viehsendungen nach dem Oberschlesischen Hüttenrevier. Die seitherige Frachtermässigung von 25 % für die Beförderung von Rindvieh und von 50 % für die Beförderung von Schafen und Ziegen von sämmtlichen in der Provinz Schlesien gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach den in den Kreisen Tarnowitz, Tost - Gleiwitz, Zabrze, Beuthen O/S., Kattowitz und Pless gelegenen Stationen wird unter der Voraussetzung, dass die Grenze für die genannten Viehgattungen noch fernerhin gesperrt bleibt, bis Ende Dezember 1895 verlängert.

Breslau, den 4. Dezember 1894. (2895)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. Die im Tarifnachtrag XII veröffentlichten Ausnahme-Frachtsätze für Kartoffeln von Eger kommen mit sofortiger Gültigkeit auch für dergleichen Sendungen von Asch, Franzensbad und Haslau über die Route Aschaffenburg zur Erhebung.

München, im Dezember 1894. (2896)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Mehl und Mahlprodukte Galizischer Provenienz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1895 in Kraft:

	Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bogumilowice	144,4 ₰
„ Borki wielki	229,4 „
„ Bortniki	213,4 „
„ Brody	217,4 „
„ Bursztyn	218,4 „
„ Chodorów	211,4 „
„ Czernowitz	252,4 „
„ Gorlice	163,4 „
„ Hadikfálva	264,4 „
„ Jaroslau	172,4 „
„ Kalusz	220,4 „
„ Kolomea	238,4 „
„ Krakau	130,4 „
„ Lemberg	198,4 „
„ Neu-Sandez	165,4 „
„ Nizankowice	182,4 „
„ Nowa-Grobla	178,4 „
„ Przemysl	179,4 „
„ Rawa ruska	189,4 „
„ Rozwadów	172,4 „
„ Rzeszów	162,4 „
„ Saybusch	119,6 „
„ Sokal	202,4 „
„ Stanislau	226,4 „
„ Stryj	206,4 „
„ Szczerzec	204,4 „
„ Tarnopol	226,4 „
„ Tarnów	146,4 „
„ Ustrzyki	189,4 „
„ Zablotów	241,4 „

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die obigen Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai sind für Mehl und Mahlprodukte Galiz. Provenienz die obigen Frachtsätze um 36 ₰, für Kleie um 29 ₰ pro 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. Dezember 1894. (2897)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung eines Tarifnachtrages I zum Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit 1. Januar 1895 tritt zum Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. August 1894 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderung der Tarifbestimmungen.
2. Neue beziehungsweise abgeänderte Frachtsätze für Getreide und Kleie im Verkehre mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen.
3. Frachtsätze für die neueinbezogenen Stationen der Saal-Eisenbahngesellschaft.
4. Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 1. Dezember 1894. (2898)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Spezialtarif für den Transport von Südfrüchten etc. ab Braila und Galatz nach Galizien und der Bukowina. Einbeziehung des Tarifes in den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband. Der ab 1. Februar 1893 gültige Tarif für den vorbezeichneten Verkehr tritt mit 1. Januar 1895 ausser Wirksamkeit und erscheint von diesem Zeitpunkte ab, mit den gleichen Frachtsätzen in den Oesterr.-

Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 u. zwar als Ausnahmetarif Nr. 38 aufgenommen.

Dieser letztere Ausnahmetarif enthält ausser den bisherigen Frachtsätzen für Sendungen von 5 000 kg auch noch neue Sätze für Transporte von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Wien, am 3. Dezember 1894. (2899)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. (Einführung eines direkten Tarifes für Holzzeugmasse etc. zwischen Zartlesdorf und Genf transit.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1895, gelangt für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen zwischen Zartlesdorf und Genf transit der Frachtsatz von 29 Frcs. 60 Cts. für 1 000 kg zur Einführung, von welchem bis auf weiteres eine Kursdifferenz von 0,30 Frcs. für 1 000 kg in doppeltem Betrage in Abzug kommt.

Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein.

Die Durchführung erfolgt rücksichtlich frankirter, an eine Mittelsperson in Genf adressirter Sendungen nach Maassgabe der Kundmachung in Nr. 83 dieses Blattes vom 24. Oktober 1894, Seite II, fortl. Nr. (2614) im Rückvergütungswege, sonst im Kartirungswege.

Wien, am 1. Dezember 1894. (2900)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Zuckerrübensamen-Transporte von Oesterreichischen Stationen nach Paris.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1895, gelangen im vorbezeichneten Eisenbahnverbande für die Beförderung von Zuckerrübensamen als Frachtgut nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Im Verkehre zwischen Paris (Douane und Reuilly) und	bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10 000 kg
	für jeden Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Austerlitz (Oesterr.-Ung. St. E. G.) . .	89,75	82,65
Krzenowitz (K. F. N. B.) . . . Krenowitz T. B. (Oesterr.-Ung. St. E. G.)	89,10	82,00

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, für den Oesterreichisch-Ungarisch - Französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 30. November 1894. (2901)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Einführung eines neuen Anhanges zum Lokalgütertarif vom 15. August 1889. Mit 1. Januar 1895 tritt ein neuer Anhang zum Lokalgütertarif vom 15. August 1889, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für spezielle Artikel in einzelnen Relationen, in Wirksamkeit.

Durch denselben wird der Anhang vom 1. Januar 1894 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der neuen Tarifvorlage können bei der Direktion der K. K. priv. Böhm. Nordbahn bezw. durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 10 kr. pro Stück bezogen werden.

Prag, 29. November 1894. (2902)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. An Stelle des Tarifs für den direkten Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Dezember 1890 tritt am 1./13. Dezember d. J. alten/neuen Stils ein anderer Tarif in Kraft. Durch denselben werden nachstehende Aenderungen herbeigeführt:

1. Die Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze werden infolge Einführung des Russischen Zonentarifs ermässigt.

   Für Benutzung der D-Züge auf den Preussischen Strecken ist nach wie vor die tarifmässige Platzgebühr zu entrichten, für Benutzung der Kurierzüge auf Russischen Strecken ein Zuschlag nachzuzahlen.
2. Die Beförderung in III. Wagenklasse wird allgemein eingeführt,; nur im Verkehr über die Strecke Alexandrowo-Warschau werden wie bisher nur Fahrkarten I. und II. Klasse ausgegeben.
3. Zwischen den Stationen Darmstadt und Leipzig Bayer. Bhf. einerseits und St. Petersburg andererseits, ferner zwischen Berlin (Charlottenburg,-Zoologischer Garten,-Friedrichstrasse,-Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof) andererseits und Kiew und Odessa andererseits wird direkte Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt.

Näheres ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 4. Dezbr. 1894. (2903)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Deutsch-Russischen Verbandes.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Januar k. J. erscheint für den Personenverkehr zwischen Oberrheinischen Stationen und England über Köln-Vlissingen und über Köln-Rotterdam ein neuer Tarif. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Mainz, den 3. Dezember 1894. (2904)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen, Theil II, ist der Nachtrag II ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung und des Tarifs. Die in den Nachtrag aufgenommene Zusatzbestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Karlsruhe, den 30. Novbr. 1894. (2905)
Generaldirektion.

6 Verdingungen.

Verdingung von Kleineisenzeug. Verdingung von 49 t Laschen, 31 t Laschen- und Fussschrauben, 60 t Unterlagskeilen, Beilagen und Klemmplatten und 61 900 Stück einfachen stählernen Unterlagsringen zum Oberbau nach System Heindl. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Verdingungstermine, Dienstag, den 18. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an uns Brüderstrasse 36, einzureichen. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnung liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Baar postpflichtig entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 3. Dezember 1894. (2906)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Privatbahnbeamter mit flotter Handschrift, im Stations- und Expeditionsdienste ausgebildet, sucht Stellung. Offerten unter **A. F.** an d. **Exped. d. Ztg.** erbeten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 38.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 911 —

Nr. 97. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8. SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. Dezember 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 23 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Nach Christiania.
Vereinsmittheilungen:
- Neue Vereinsbahnstrecken.
- Vereins-Kilometerzeiger.
- Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
- Vereins-Wagenübereinkommen.
- Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
- Der Reichshaushaltsetat für 1895/96.
- Die internationale Fahrplankonferenz.
- Die Generalkonferenz der Deutschen Bahnen.
- Landes-Eisenbahnrath.
- Bezirks-Eisenbahnräthe.
- Betriebseröffnungen.
- Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
- Breslau-Warschauer Eisenbahn.
- Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.
- Werrabahn.
- Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.
- Neustadt-Gogolin.

Personalnachrichten:
- Preussische Staatseisenbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Zeitweise Schliessung von Stationen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nach Christiania.

Christiania ist von Berlin rund 1110 km entfernt, wenn man die bequeme Route über Warnemünde-Gjedser-Helsingör in Betracht zieht, die dem an Seefahrten nicht gewöhnten Reisenden wenig über 50 km Dampferfahrt zumuthet. Es bestehen im Verkehr mit Christiania Hin- und Rückfahrtkarten mit längerer Gültigkeitsdauer ähnlich den Saisonkarten, was darauf schliessen lässt, dass die Verkehrsbeziehungen zwischen beiden Städten Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit der Bahnverwaltungen bilden. Wenn ich aber aus der Nummerfolge der Fahrkarten einen Rückschluss auf den Verkehrsumfang ziehen darf, so muss ich annehmen, dass der direkte Verkehr nicht erheblich ist. Im April 1893 reiste ich von Berlin nach Christiania und hatte das Fahrkartenheft 1, im April 1894 unternahm ich dieselbe Reise und erhielt für mich und meinen Reisegefährten die Hefte 2 und 3. Das ist nicht sehr ermuthigend für das von den Bahnverwaltungen bekundete Interesse.

Die Geschäftsbeziehungen Deutschlands mit dem Norden sind inniger mit Norwegen, als mit Schweden. Schon die ausgedehnte Kenntniss der Deutschen Sprache bei den gebildeten Norwegern deutet darauf hin. In den Norwegischen Schulen ist die Reihenfolge beim Unterricht in fremden Sprachen: Deutsch, Englisch, Französisch, und zwar wird mit dem Deutschen bereits in den untersten Klassen begonnen. In Schweden steht das Deutsche nicht vorn an.

Die Berliner Börse regelt den Skandinavischen Geldmarkt. Staatsrenten, Hypothekenwerthe, welche das Land selbst aufzunehmen nicht kapitalkräftig genug ist, finden ihren Absatz in Berlin. Industrielle Unternehmungen sind ebenfalls vorwiegend auf ausländische Finanzkräfte angewiesen. Engländer und Deutsche sind in erster Linie Eigenthümer der Fabriken, welche für den Export arbeiten.

Die durch jahrhundertelangen Verkehr zwischen unseren Küstenplätzen als den Vororten der Hansa und den Nordischen Handelsstädten, wie z. B. Bergen, gefestigten Geschäftsbeziehungen machen sich noch heute bemerkbar, sind aber dem Wandel unterworfen gewesen, den die Entwickelung des Eisenbahnwesens überall mit sich gebracht hat. Bergen war der Vorort der Westküste, hier konzentrirte sich Handel und Verkehr, die kleineren Küstenplätze bis Tromsoe hinauf waren von Bergen abhängig. Mit Vollendung des Bahnbaues Christiania-Drontheim hat sich das mit einem Schlage geändert. Jetzt ist Drontheim der einzige Platz an der Westküste Norwegens, welcher Bahnverbindung mit der Landeshauptstadt und mit Schweden besitzt. Bergen wird so bald keine Bahnverbindung mit Christiania erhalten können, die Terrainverhältnisse sind dafür zu ungünstig. Die Bahn würde eine Hochgebirgsbahn etwa unter dem 60. Breitegrade sein das sagt genug. Die bequeme Verbindung eines eisfreien Hafens der Westküste mit Christiania hat zur weiteren Folge gehabt, dass die grossen Geschäfte ihren Sitz nach Christiania verlegt haben. Damit ist aus der politischen Hauptstadt auch die erste Handelsstadt Norwegens geworden, wo sich das geschäftliche Leben konzentrirt. Christiania zählt jetzt 170000 Einwohner. Der jährliche Zuzug ist ungewöhnlich gross, die Bauthätigkeit eine sehr rege.

Die Fahrt von Berlin nach Christiania dauert etwa 36 Stunden. Abgesehen von einem je rund einstündigen Auf-

enthalt in Kopenhagen und Gothenburg ist man im Bahnzuge oder auf dem Dampfer.

Die ersten 225 km von Berlin bis Warnemünde bieten nichts Anregendes, aber gegen Ende der Reise wünscht man die Zuggeschwindigkeit der Preussischen Strecke zurück; denn die Fahrt wird immer langsamer, je weiter man nach Norden kommt. Bis Kopenhagen ist die Verbindung ausgezeichnet, bis Gothenburg zwar langsamer, jedoch nicht ermüdend. Indessen von Gothenburg bis Christiania für 360 km Wegelänge gebraucht der Zug 12 Stunden, das ist selbst für ein friedfertiges Gemüth zu viel.

Für den 50 km langen Wasserweg von Warnemünde nach Gjedser, der äussersten Südspitze der Insel Falster, hat der Deutsch-Nordische Lloyd bequeme Raddampfer in Dienst gestellt. Die Ueberfahrt dauert etwa 2 Stunden, bei Seitenwind gerade genug, zumal letzterer selten fehlt, weil die Dampfer quer zur herrschenden Windrichtung verkehren. Deshalb ziehen manche Reisende die Dampferverbindung Kiel-Korsör vor, wo die Fahrt auf lange Strecken unter dem Schutz des Landes erfolgt. Wer aber mit der Zeit zu rechnen hat und von Berlin kommt, wird darauf keine Rücksicht nehmen und auf Gjedser fahren.

Die Raddampfer können nur geringen Tiefgang haben, denn das Wasser in der Nähe des Landes ist seicht. Nähert man sich der Küste von Falster, so kann man bei gutem Wetter den Meeresboden sehen, namentlich einzelne auf dem Grunde zerstreute Kieselsteine.

Die Eisenbahnfahrt über die Dänischen Inseln bietet landschaftlich ein ähnliches Bild wie die durch Schleswig-Holstein. Den Eisenbahnfachmann werden die Schneeschutzanlagen interessiren, welche auf manchen Strecken kräftige Bockgerüste aufweisen, ein fortlaufendes Zimmerwerk, dem man es ansieht, dass es einem Winddruck widerstehen soll, wie er bei uns selten ist. Die Mehrzahl aller Deutschen Schneezaunanlagen ist, verglichen mit der obigen, eine Bagatelle.

Die Meeresarme zwischen Falster und Seeland und zwischen Seeland und dem Schwedischen Festlande werden auf Trajektschiffen passirt, die keinen Vergleich zu scheuen brauchen. Es sind gewaltige Raddampfer, die so ruhig das Wasser durchkreuzen, dass man von einer Wasserfahrt kaum etwas merkt, zumal man den Eisenbahnwagen nicht zu verlassen braucht. Und diese Wagen sind bequem eingerichtet. Sie haben elektrische Zugbeleuchtung — wenigstens in dem Durchgangs-Schnellzuge, die Täfelung ist eine geschmackvolle und die Waschtoiletten geniessen unseren Deutschen Einrichtungen gegenüber den Vorzug, dass man Seife und Handtuch vorfindet, eine von den Reisenden dankbar anerkannte Einrichtung.

Auf den Stationen fallen dem Fremden die roth uniformirten Postbeamten auf, die eine Uniform tragen, welche von dem Sportkostüm Englischer Herrenreiter wenig abweicht. Daneben erscheint noch als Vertreter der Polizeigewalt der Gendarm, fast bewaffnet wie sein Russischer Kollege. Es sind schöne grosse Leute, mit einer gewissen Jovialität, von denen sich arretiren zu lassen ein Vergnügen sein muss. Die Stationsgebäude der Zwischenstationen sind die üblichen Backsteinrohbauten. Es sind einfache aber sturmsichere Gebäude. Die an und für sich schon melancholisch machende rothe Backsteinfarbe der Aussenwände ist nachgedunkelt und erscheint noch trübseliger als sie zu sein brauchte. Deshalb sind gewiss die zahllosen Plakate, die im kühnsten Farbendruck Blooker's Kakao, Margarine, Aquavit, Zuntz' seliger Wittwe Kaffee und alle politischen und nicht politischen Blätter anpreisen, für manche Reisende eine wohlthuende Unterbrechung der Staffage grau in grau, bieten vielleicht künstlerische Anregung. Es soll kundige Thebaner geben, welche unter diesen auf alle menschlichen Neigungen und Leidenschaften spekulirenden Anpreisungen an traulicher Stätte den Stationsnamen herauszufinden vermögen. Ich selbst habe solche Talente nicht **kennen gelernt, bin vielmehr bei meiner Orientirung auf** Taschenuhr und Reichskursbuch angewiesen gewesen.

Mögen unsere Deutschen Stationsgebäude und Bahnhofshallen von diesem Reklamewesen verschont bleiben. Jeder Reisende wird es gern anerkennen, wenn er sich über Verkehrsgelegenheiten aller Art, über geeignete Unterkunftsplätze auf dem Bahnhofe unterrichten kann. Die aufdringlichen Anpreisungen nach Amerikanischem Muster sollten aber keine Einnahmequelle der Eisenbahnverwaltung bilden. Mag man im Auslande anderer Meinung sein, mag man dort nur das für richtig halten, was Geld einbringt, die vornehme Ausnahmestellung, welche die Preussischen Bahnhöfe bisher eingenommen haben, sollte erhalten bleiben. Wenn die Hauswände so aussehen wie der abgewickelte Mantel einer Litfasssäule, so ist das widerwärtig.

Charakteristisch für Dänemark, namentlich im Gegensatz zu Schweden und Norwegen, erscheint schon ein einfacher Imbiss auf den Stationen. In Masnedsund, Nestved erhält man für eine Krone (1,125 *M.*) in einem Speisekörbchen belegte Brötchen, eine Flasche Bier und als nach Landesgebrauch und Gewohnheit unerlässliche Zugabe eine Feldflasche fuselfreien Branntweins, die nach meiner Schätzung für den achttägigen Bedarf eines Touristen genügen müsste. Das Klima gestattet und fordert auch wohl eine andere Ernährung, aber soviel Alkohol wird nur ein wetterfester Schiffer ungestraft vertragen können.

Ehe man Kopenhagen erreicht passirt man die alte Königsstadt Roskilde, wo die Nordischen Könige begraben liegen. Es ist bis heute ein stiller Platz geblieben.

Wir sind durch unsere Bahnhofsbauten verwöhnt. Uns gefällt schon nicht mehr das Gebäude und die Halle des Stettiner Bahnhofs in Berlin, seitdem die Monumentalbauten der übrigen Berliner Bahnhöfe, der Bahnhöfe in Frankfurt, Magdeburg, Hannover, Köln usw. entstanden sind. Kommt man aber nach Kopenhagen, so braucht man wirklich nicht blasirt zu sein, um über das dortige Bahnhofsgebäude zu räsonniren. Gegen diesen Bau ist der Bayerische Bahnhof in Leipzig noch eine Perle. Gewiss ist eine sparsame Wirthschaft am Platze und eine Bahnverwaltung sollte nie Ausgaben über ihre Verhältnisse machen, aber seit Bestehen der Bahnen ist fast ein Menschenalter vergangen und nach einem Menschenalter ändern sich die Ansprüche. Man schliesst jetzt von dem Zustande des Bahnhofs auf die Bedeutung der Stadt, des Landes und wenn man Kopenhagen nach seinem Bahnhof beurtheilt, so kommt es sehr schlecht weg. Der Bahnhof in Kopenhagen mag eisenbahngeschichtlichen Werth haben, jedoch darf die Pietät gegen das Ueberlieferte nicht zu weit gehen. Herunter mit der Baracke und ein der Landeshauptstadt würdiges Bauwerk an seine Stelle, wenn das kleine Geld dazu da ist!

Von Kopenhagen nach Helsingör fährt man anderthalb Stunden durch die gesegneten Gefilde Seelands. Auf dem Fährschiff über den Sund hat man das alte Schloss von Helsingör mit der Terasse, wo der Geist von Hamlets Vater spazieren geht, vor Augen; trotz aller modernen Befestigungsmittel ist es das Bauwerk des grauen Mittelalters geblieben. In mondscheinheller Nacht macht es einen märchenhaften Eindruck und für Tragödien oder Scott'sche Romane kann es kaum eine bessere Staffage geben als dieses sagenhafte Schloss am Meer. Es fordert ordentlich zu einer Erinnerung an Shakspeare's grosse Tragödie heraus und Hamlet, Rosenkrantz und Güldenstern, der würdige Todtengräber treiben ihr Spukwesen solange, bis der auf dem Fährschiff des Sundes genossene Schlummergrogk seine Wirkung erfüllt hat. Diese darf aber erst in Schweden eintreten.

Die Anlegestelle des Trajektschiffes, der Zollabfertigungsraum und der Bahnsteig liegen in Helsingborg so nahe bei einander, dass man nur wenige Schritte zu machen hat, um vom Schiff in den Bahnzug zu gelangen. Dasselbe lässt sich auch von den anderen Uebergangsplätzen, wie Warnemünde,

Gjedser, Oerehoved, Helsingör, der Route sagen. Auch dort sind Hafen und Geleisanlagen sehr geschickt zu einander disponirt und wenn an den Grenzstationen die Zollplackereien nicht wären, würde der Reisende im Uebergange vom Wasser zum Lande bezw. umgekehrt eine Störung nicht empfinden. Die Zollrevisionen sind aber immer störend und es ist zwar nicht schön aber menschlich, dass die Zollbeamten zu den bestgehassten Leuten zählen. Selbst taktvolles, freundliches Wesen macht den Zollbeamten in den Augen der meisten Reisenden nicht besser und wenn eine durchwachte Nacht oder überhaupt die Nervosität einer langen Reise hinzukommt, so ist es schon ein Zeichen friedfertiger Gemüthsart, wenn der arme Zöllner nur bis ins Pfefferland verwünscht wird — natürlich nur im Stillen. (Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und zwar:

1. die am 1. d. Mts. dem Verkehr übergebene 11,77 km lange Strecke Wicklesgreuth-Windsbach und
2. die 5,30 km lange Strecke Wolnzach-Markt-Wolnzach, welche in der ersten Hälfte des laufenden Monats zur Eröffnung gelangen soll,

sind, und zwar die Strecke Wolnzach-Markt-Wolnzach vom Tage der Betriebseröffnung ab, als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 16 (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden.

Ferner sind an Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern herausgegeben:

1. Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 41 (Königliche Eisenbahndirektion — rechtsrhein. — Köln),
2. Nachtrag VIII zum Kilometerzeiger Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen),
3. Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 111 a (Norwegische Eisenbahnen) und
4. Nachtrag XII zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 16 wird der im April 1884 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 6 (Crefelder Eisenbahn), Nr. 10 (Georgs-Marienhütten-Eisenbahn) und Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben:

1. das im Oktober 1885 ausgegebene Verzeichniss Nr. 6,
2. das im Dezember 1885 ausgegebene Verzeichniss Nr. 10,
3. das im November 1885 ausgegebene Verzeichniss Nr. 21 nebst Nachtrag I.

Vereins-Wagenübereinkommen. Zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen ist von der geschäftsführenden Verwaltung der Nachtrag VII herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3748 vom 5. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3763 vom 5. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3769 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der zum Verkehr auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3774 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 3796 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 3800 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 3811 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Begleitschreiben zum Protokoll der in Stuttgart am 22. 23. November d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Sitzung soll am 5. März 1895 in Wiesbaden stattfinden) (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 3812 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Technische Vereinbarungen usw. und Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Der Reichshaushaltsetat für 1895/96

schliesst in Einnahme und Ausgabe mit 1 217 256 063 *M.* ab. Der Etat des laufenden Jahres beläuft sich auf 1 286 546 460 *M.*, sodass der neue Etat um 39 290 337 *M.* zurückbleibt.

Von den Ausgaben des Etats für 1895/96 entfallen 1 100 554 613 *M.* auf die fortdauernden, 98 844 584 *M.* auf die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats und 47 856 866 *M.* auf die einmaligen Ausgaben des ausserordentlichen Etats.

Der Etat des Reichs-Eisenbahnamts weist eine Einnahme von 2 103 (— 270) *M.* auf. Die fortdauernden Ausgaben stellen sich auf 346 900 (+ 12 000) *M.* Die Mehrausgabe ist hauptsächlich durch die Regelung der Gehälter nach Dienstaltersstufen veranlasst. Einmalige Ausgaben sind nicht in Ansatz gebracht.

Der Etat für die Verwaltung der Reichseisenbahnen bringt an Einnahmen in Ansatz: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 14 762 000 *M.* (788 000 *M.* mehr), aus dem Güterverkehr 45 758 000 *M.* (930 000 *M.* mehr), aus der Vergütung für Ueberlassung der Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 1 162 000 *M.* (68 000 *M.* mehr), aus der Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 665 000 *M.* (303 000 *M.* mehr), aus Erträgen aus Veräusserungen 669 000 *M.* (54 000 *M.* mehr) und aus verschiedenen sonstigen Einnahmen 609 000 *M.* (22 300 *M.* mehr), dagegen kommen 300 *M.* Einnahmen aus Wittwen- und Waisengeldbeiträgen in Wegfall. Die Gesammteinnahme stellt sich somit auf 64 625 000 *M.* und 2 165 300 *M.* höher als im laufenden Jahre. Die fortdauernden Ausgaben sind bei der Centralverwaltung auf 99 500 *M.* (um 3 000 *M.* höher als in 1894/95) angesetzt. Bei der Betriebsverwaltung stellen sie sich wegen der Vermehrung des Personals um 2 069 500 *M.* höher, nämlich auf 41 352 500 *M.*, sodass sich eine Gesammtsumme der fortdauernden Ausgaben von 41 452 000 *M.* ergibt. Da die Einnahme 64 625 000 *M.* beträgt, so ergibt sich ein Ueberschuss von 23 173 000 *M.* (91 900 *M.* mehr als im laufenden Jahre). An einmaligen Ausgaben im ersten ordentlichen Etat sind im ganzen 4 781 000 *M.* (7 824 750 *M.* weniger als in 1894/95) eingestellt worden. Davon kommen auf die Herstellung einer vollspurigen Bahn von Wingen nach Münzthal als dritte Rate 1 000 000 *M.*, auf die gesonderte Einführung der Linie von Beningen in den Bahnhof Saargemünd eine dritte Rate von 500 000 *M.*, auf die Erweiterung des Bahnhofs Mülhausen-Nord und die Herstellung einer Verbindungsbahn mit der Linie Mülhausen-Basel als letzte Rate 1 791 000 *M.*, auf den Bau eines Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof Hagenau als letzte Rate 90 000 *M.*, auf die Vermehrung der Betriebsmittel 1 000 000 *M.* und auf die Herstellung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke zwischen Diedenhofen und Hayingen als erste Rate 400 000 *M.*

Die internationale Fahrplankonferenz,

auf welcher die direkten Personen- und Schnellzugverbindungen für den am 1. Mai 1895 ins Leben tretenden Sommerfahrplan berathen und vereinbart werden, ist nunmehr auf den 13. d. Mts. nach Florenz berufen worden.

Die Generalkonferenz der Deutschen Bahnen

findet am 21. d. Mts. in Berlin (Potsdamer Bahnhofsgebäude) statt.

Landes-Eisenbahnrath.

Auf der Tagesordnung der am 13. d. Mts. stattfindenden Sitzung des Landes-Eisenbahnraths stehen folgende Gegenstände:

1. Ausnahmetarif für Oelfrüchte überseeischer Herkunft im Verkehr vom Hamburg und Stettin nach Sosnowice;

2. direkter Frachttarif für die Ausfuhr von Deutschen Binnenstationen nach Ostafrikanischen Hafenplätzen und dem Transvaalgebiet;

3. Ausnahmetarif für gewöhnliche Hohlglaswaaren zur überseeischen Ausfuhr im Verkehr nach den Deutschen Nordseehäfen;

4. die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats für 1895/96 beizufügende Uebersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter;

5. Mittheilungen über die seit 27. Mai d. J. genehmigten Veränderungen von Ausnahmetarifen; ausserdem

6. mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinem Interesse zu den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, betreffend die Tarifirung und Beförderung von gefärbtem Schwerspath, Melassefutter, geröstetem Getreide und Malz, Wau, Eisenbahnmaterial von Eisen und Stahl, eichenen Fassdauben und Fassbodentheilen, Thonsteinen und anderen Artikeln, gemahlener Knochenkohle (Beinschwarz), Haar- und Faserabfall der Baumwollensaat, pulverisirtem Braunkohlen- (Grude-) Koks, Knochenpräzipitat (gefälltem kohlensauren Kalk), Kehricht aus Putzwollfabriken, Porzellanmasse, Steinnussabfällen, Schiefertafeln, Griffeln und Märbeln, Düngefischen, Lederkuchen, Kalkmehl und Muscheln, lebenden Bienen, Privatwagendecken, Eisbehältern und Eis für Sendungen frischen und gefrorenen Fleisches, Trikotabfällen, Hundekoth, Zinkvitriol, Mörtel zur Bekleidung von Dampfkesseln, Retortenkohlen, rohem Ferrisulphat, dunkelbraunen unter 95 % polarisirenden Farinen;

7. Antrag, betreffend die Einrichtung geheizter Wagen für die Beförderung von Mineralwasser in den Wintermonaten.

Bezirks-Eisenbahnräthe.

Die für den 1. April 1895 bevorstehende Neuordnung der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung bedingt eine Aenderung in der Zusammensetzung der Bezirks-Eisenbahnräthe. Bis auf weiteres sollen dieselben jedoch vorläufiger Bestimmung zufolge in der bisherigen Anzahl an dem Sitze der jetzigen Direktionen verbleiben und gemeinschaftlich für diejenigen neuen Direktionen fungiren, deren Gebiet im wesentlichen aus dem Verwaltungsbezirke der betreffenden älteren Direktionen gebildet ist. Ueber die künftige Zusammensetzung der Bezirks-Eisenbahnräthe steht die endgültige Bestimmung noch aus.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen wird die 5,30 km lange Theilstrecke Station Wolnzach-Markt-Wolnzach der Lokalbahn Wolnzach-Mainburg voraussichtlich in der ersten Hälfte dieses Monats für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Diese nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns erbaute und ausgerüstete Bahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m; es können daher auch Wagen mit einem grösseren festen Radstande als 4,5 m, jedoch mit nicht mehr als 10 000 kg Bruttolast für die Achse auf die Bahn übergehen.

Für Güterabfertigung sind die Haltestelle Gosseltshausen und die vorläufige Endstation Markt-Wolnzach eingerichtet.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz vorläufig in der Lokalbahnstation Markt-Wolnzach und wird bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München unmittelbar unterstellt.

Ferner wird Mitte dieses Monats die 13,86 km lange Lokalbahn Dinkelscherben-Thannhausen mit den Zwischenstationen Oberschöneberg (Halteplatz), Uttenhofen und Ziemetshausen (Haltestellen) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Diese nach der Bahnordnung für Nebeneisenbahnen erbaute und ausgerüstete Bahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser der Bahn beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstande verkehren können. Ebenso können auf die Lokalbahn Wagen mit mehr als 10 t Bruttolast für die Achse nicht übergehen.

Für Güterabfertigung sind die Haltestellen Uttenhofen und Ziemetshausen und die Endstation Thannhausen eingerichtet, während der Halteplatz Oberschöneberg nur dem Personenverkehre dient.

Die Entfernungen betragen ab Dinkelscherben: Oberschöneberg 2,70 km, Uttenhofen 5,65 km, Ziemetshausen 7,80 km und Thannhausen 13,86 km.

Die Betriebsleitung erhält ihren Sitz in Dinkelscherben und wird dem Königlichen Oberbahnamte Augsburg unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Die zwischen Hohenstein i. Westpr. und Praust liegende, für die Stückgutabfertigung im Binnenverkehr eingerichtete Station Kleschkau wird mit dem 15. Dezember 1894 in sämmtliche Preussische Staatsbahn-Gütertarife, jedoch nur für die Stückgutabfertigung einbezogen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Saal a. D. und Kelheim gelegene Halteplatz Affecking für die Abfertigung von Personen und Hunden eröffnet worden.

Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth). Die zwischen den Stationen Nürnberg und Muggenhof neu errichtete Haltestelle Nürnberg-West ist am 7. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Am 1. Januar 1895 wird bei der Haltestelle Neue Schenke-Ladegeleis für den Wagenladungsverkehr in beschränktem Umfange direkte Abfertigung eingerichtet. Ausgeschlossen bleibt bis auf weiteres die Ver- und Entladung von Langholz, Vieh und Fahrzeugen.

Kleinbahn Königswusterhausen - Mittenwalde-Töpchin. Die an der Theilstrecke Königswusterhausen-Mittenwalde belegenen Stationen Königswusterhausen (Kleinbahnhof), Schenkendorf und Mittenwalde sind am 1. November d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen ist jedoch auf der Station Schenkendorf ausgeschlossen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die Umwandlung der zu 5 % verzinslichen Prioritätsanleihe in eine niedriger verzinsliche Anleihe ist genehmigt worden und hat die Breslauer Diskontobank im Verein mit dem Bankhause Gebrüder Guttentag in Breslau die Umwandlung fest übernommen. Die Gesellschaft wird nun demnächst mit der Kündigung der noch im Umlauf befindlichen Prioritätsobligationen vorgehen, indem sie den Inhabern gleichzeitig das Anerbieten machen wird, ihre Titres durch Abstempelung auf den künftigen Zinssatz von 4 % reduziren zu lassen.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Die Gesellschaft beabsichtigt die Aufnahme einer Anleihe zur Beschaffung von Betriebsmitteln und beruft zu diesem Zwecke eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 5. Januar 1895.

Werrabahn.

Die Gesellschaft kündigt die gesammten Stücke der 4 % Anleihen von 1884 und 1886 zur Rückzahlung am 31. März 1895 und bietet den Inhabern der 4 % Obligationen den Umtausch in Obligationen einer neuen 3,5 % Anleihe gegen Zahlung einer Konvertirungsprämie von 1 % an.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.

An Stelle des Tarifs für den direkten Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Dezember 1890 tritt am 1./13. d. Mts. alten/neuen Stils ein anderer Tarif in Kraft. (Siehe Bekanntmachung in Nr. 96 S. II d. Ztg.)

Neustadt-Gogolin.

Die Firma Lenz & Co. in Stettin beabsichtigt die Bahnstrecke Neustadt-Zülz-Krappitz-Gogolin, welche als Kleinbahn in Aussicht genommen war, als eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung zu erbauen und auch den Betrieb derselben zu übernehmen. Die Bahn soll die normale Spurweite der Staatsbahnen, einen kleinsten Krümmungshalbmesser von 200 m und eine stärkere Steigung als von 1 : 100 erhalten. Die Baukosten nebst Ausrüstung der Bahn mit Betriebsmitteln sind auf 3 000 000 ℳ veranschlagt worden, welche Summe durch Ausgabe von Aktien Deckung finden soll.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor: die Regierungsbaumeister Henze in Essen unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst und Kullmann in Hannover unter Verleihung der Stelle eines solchen im Bezirk der Eisenbahndirektion daselbst; zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor: der Eisenbahn-Verkehrskontroleur Raschdorf in Breslau unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Breslau-Sommerfeld) in Breslau.

Verliehen ist: dem Regierungsrath Menzel in Breslau die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst; den Regierungsassessoren Kabierske in Halberstadt die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst, Laury in Guben die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst und Stambke in Stralsund die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst.

Nr. 23. Jahrgang 1894. **Berlin, am 12. Dezember 1894.**

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A	—	5	—	gusseis. Ofenplatten	28	1	Bobingen	Bayerische Stsb.	
2	A	—	2	Säcke	Kartoffeln	100	2	Kiel	K. E.-D. Altona	
3	A	10	1	Ballen	Umzugsgut	51	3	Hamburg H.		
4	{ [illegible] A }	93	1	Sack	Eicheln	50	4	Bützow	Meckl. Friedr. Frzb.	gez.: Wulffsen.
5	A C	—	1	„	Kastanien	100	5	Eger	Bayerische Stsb.	bekl.: Gleschendorf.
6	A D	60	1	Korb	leer	—	6	Hagenow	K. E.-D. Altona	
7	A D	4071	1	Kiste	leer	36	7	Dresden-N. Leipz. B.	Sächsische Stsb.	
8	A K	19883	1	„	Chokoladenmehl	15	8	Callies	K. E.-D. Bromberg	
9	A K	I	1	Reisekorb	Kleider	20	9	Inowrazlaw	„	
10	A M	—	2	—	Privatdecken	30	10	Maestricht	Grand Central Belge	
11	A R	2	1	Kiste	leer	27	11	Meissen	Sächsische Stsb.	
12	A R	5521	1	Pack	Reklameschilder	3	12	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
13	A S	—	1	—	Rollholz	3	13	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
14	A W	56	1	Bund	Pappdeckel	—	14	Ettelbrück	Wilh.-Luxemburgb.	
15	A W	8402/4	3	Kisten	Fettglanzwichse	139	15	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
16	B	22	1	Kiste	Malzkaffee	—	16	Strassburg	Elsass-Lothring.	
17	B	5104	1	—	Ofenrohr	2	17	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: Bad Nauheim.
18	B	1	1	Sack	Kartoffeln	71,5	18	München C.	Bayerische Stsb.	
19	B & Co.	6424	1	Kiste	Lampentheile	76	19	Ostrau	Sächsische Stsb.	
20	B S	394	1	„	?	46,5	20	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
21	C A S	1027	1	„	Kerzen	15,5	21	Kronach	Bayerische Stsb.	Kronach beschr.
22	C C	1	1	Ballen	Gummi	17	22	Vierves	Grand Central Belge	
23	C D	2004	1	Kollo in Leinen	Bürsten	4,5	23	Gumbinnen	K. E.-D. Bromberg	
24	C F	—	4	Stück	Gusseisen	24,5	24	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
25	C H	1280	1	Verschlag	Sackkarre	20	25	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
26	C H	2	1	Kiste	Lampe	5	26	Lahr	Badische Stsb.	Mannheim beschr.
27	C L	3927	1	„	leere Kistchen	58	27	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision am 13/11.
28	C P	49	1	—	Decke	—	28	Laneffe	Grand Central Belge	
29	D	6792	1		Eisentheil	150	29	Würzburg	Badische Stsb.	
30	D	1320	1	Stück	eis. Ofenthür	1	30	Alfeld	K. E.-D. Hannover	
31	D F	40	30	—	Schiefertafeln	11	31	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	bekl. Gummersbach-Berlin 13/11.
32	D G	2045	1	Kiste	?	49	32	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
33	E A	—	1	Fass	leer	—	33	Schiltigheim	Elsass-Lothring.	
34	E A N	979	1	Verschlag	Puppenwagen	13	34	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
35	E C	132/4	3	Stück	Rahmen zu Sprungmatratzen	—	35	Bonn	Linksrh. Köln	
36	E D H	24682	1	Kiste	Kleider u. Wäsche	—	36	Münster	Elsass-Lothring.	
37	{ E D S G B R* C S P }	—	1	Pack	24 leere Säcke	22	37	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
38	E E	40	1	„	3 neue Waschkörbe	6	38	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
39	E L	3486	1	Korbflasche	?	24,5	39	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
40	E M	1	5	—	Leisten	20	40	Maestricht	Grand Central Belge	
41	F	III	1	—	Blechschild	2	41	Leipzig Dresd. B.	Sächsische Stsb.	
42	F	6	1	Kiste	leer	—	42	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
43	F B C	8358	1	„	Gasofen	120	43	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
44	F E H	373	1	Fass	leer	13	44	Dresden-N. Schles. B.	Sächsische Stsb.	
45	F & G	61625	1	Pack	Draht	8	45	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
46	F K B	—	1	Stange	Falzeisen	29,5	46	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	F K B G	4225	1	Kübel	Schmalz —	15	47	Crefeld	Linksrh. Köln	
48	F R	2	1	Korb	leere Farbentöpfe u. Weissbinderstricke	35	48	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
49	F Z	870	1	Kiste	Packspähne —	21	49	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
50	G B	14	1	Sack	Möhren —	45	50	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	verkauft.
51	G B	8866	1	Kiste	Uhrenpendel —	13	51	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
52	G R & Co.	88	1	„	leer —	23	52	Frankfurt a/M. H. L. B.	HessischeLudwigsb.	
53	G & C	1734	1	„	Packstroh —	27	53	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
54	G D	8	1	Sack	Holzkohle —	20	54	Schleiz	Sächsische Stsb.	
55	G M	1894	1	Fass	leer —	15	55	Schweinfurt C.	Bayerische Stsb.	
56	G N T	943 1260	2	Fässer	leer —	45	56	Dresden-N. Schles. B.	Sächsische Stsb.	
57	G P	4463	1	Kiste	Asche —	13	57	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
58	G R	390	1	„	Rouleauxhalter —	26	58	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
59	G R	6647	1	Pack	Papier —	145	59	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	beklebt: Flensburg-Hamburg 2/11.
60	G T	2853	1	Kiste	? —	89	60	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
61	H F	1752	1	Pack	5 Waschbecken —	10	61	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
62	H G	156	1	Ballen	? —	50	62	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
63	H G	165	1	Fass	leer —	15	63	Maubach	Württemberg. Stsb.	
64	H J	—	1	„	leer —	19	64	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
65	H M	6306	1	Kollo	Spielzeug —	—	65	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
66	H & S	569	1	Kiste	leer —	15	66	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
67	H W	—	1	Pack	14 alte Körbe —	18	67	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
68	J H	—	2	—	lose gusseis. Ofentheile	5,5	68	Buxtehude	K. E.-D. Hannover	
69	J P	5	1	Kiste	leer —	6	69	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
70	[K]	3057	1	Sack	Betten —	11,5	70	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
71	K	4	1	Ballen	Kapok —	80	71	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
72	K B	1/4	4	eis. Blechkübel	— —	14,5	72	Hannover	K. E.-D. Hannover	
73	K H	1713	1	Korbflasche	? —	54,5	73	München C.	Bayerische Stsb.	
74	K N W	139 80	1	Fass	leer (altes Gurken- oder Krautfass)	28,5	74	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Erfurt	
75	K W	3311	1	—	Kinderwagen —	22	75	Bretten	Badische Stsb.	Karlsruhe bezettelt.
76	L	48	1	Kollo	Eisenblech —	—	76	Anvers Bs.	Grand Central Belge	beschr.: Frankfurt a/M.
77	L K C	2057	1	Korbflasche	leer —	4	77	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	L M	1056	1	—	eis. Welle —	—	78	Brumath	Elsass-Lothring.	
79	M	177	1	Sack	Hirse —	15,5	79	Philippeville	Grand Central Belge	
80	M:	6354 6359	2	Säcke	Grundkreide —	103	80	München C.	Bayerische Stsb.	
81	M:	451	1	Fass	gefüllt —	—	81	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
82	M F	3036	1	Kiste	Weinbeeren —	66	82	München C.	Bayerische Stsb.	
83	M O	589	1	„	leere Fläschchen zu Apothekerzwecken	17	83	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision am 13/11; beschr. Berlin.
84	M V	817	1	„	leer —	33	84	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
85	N B	—	1	—	Ofenuntersatz —	22	85	Mannheim	Badische Stsb.	
86	O	—	1	—	eis. Rost —	1,5	86	Bremen	K. E.-D. Hannover	
87	P P	—	1	Korb	leer —	3	87	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
88	S	1925	1	Ballen	Gewebe —	11	88	Anvers Süd	Grand Central Belge	
89	S	2	1	—	Bretterwand —	45	89	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
90	Sx	42425	1	Kiste	Ausschmückungsgegenstände	33	90	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
91	S	34	1	Block	Stahl —	34	91	Aachen	Linksrh. Köln	
92	S u. H	7378	1	Korb	? —	148	92	Würzburg	Bayerische Stsb.	
93	S K	20467 15930 9002	3	Fässer	leer —	53	93	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
94	S L	616	1	Fass	leer —	72	94	Dresden-N. Leipz. B.	„	
95	St	6	1	—	Kette, 6 m lang —	41,5	95	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	St J	1/4	4	Kisten	Glaswaaren —	452	96	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
97	St J K (Stempel)	—	1	Stück	Feldbahnschiene —	—	97	Friesack	„	auf d. Strecke gef.
98	S W	30	1	Bund	Säcke —	16	98	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
99	W	3	1	Kiste	Insektenpulver —	72	99	Freiburg	Badische Stsb.	
100	W B	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	100	Karlsruhe	„	versteigert.
101	W F W	1278	1	Verschlag	leer —	19	101	Mainz	HessischeLudwigsb.	bez.: — Mainz.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
102	W G	598	1	Pack	Körbe —	9	102	Schweinfurt C.	Bayerische Stsb.	bezettelt: Aachen.
103	W H C	120	1	—	Gussplatte	—	103	Beningen	Elsass-Lothring.	
104	W H L	996/7	2	Bund	Stahl —	50	104	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
105	W K N	8899	1	Kiste	leer —	7	105	Schweinfurt C.	Bayerische Stsb.	bezettelt: Strassburg.
106	Z & H	4502	1	Ballen	? —	54	106	Lautenburg	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
107	J. H. Bauer Delitzsche J. M. Brunner, Bäcker Berschingen, Zürich	—	2	Säcke	Mehl —	200	107	Frankfurt a/M. H. L. B.	HessischeLudwigsb.	
108	Bielitz	13061 13062	2	Kisten	Maschinentheile —	670 110	108	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
109	Bock	—	1	Fass	leer —	20	109	Dresden-N. Schles. Bhf.	„	
110	Clausnitzer	123	1	„	leer —	12	110	„	„	
111	Eberh. Fabr. München	6420	1	Bierfass	leer —	30	111	Flottbek	K. E.-D. Altona	
112	Flatow	—	1	—	Herzstück —	200	112	Beuthen O. S.	K. E.-D. Breslau	
113	W. Gebhardt, Marktleuthen	4042	1	Bierfass	leer —	21	113	Flottbek	K. E.-D. Altona	
114	J Hagen B	—	1	Kiste	6 Blechbüchsen Cornetbeef	52	114	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
115	F R Hannover	11/12	2	Körbe	? —	56	115	Hannover	K. E.-D. Hannover	1 Schliesskorb, 1 Weidenkorb.
116	Höfler Nürnberg	— —	1 1	— —	Zinkrohr eis. Rohr	11	116	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
117	C. Kipke	1312	1	Fass	leer —	26	117	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
118	Act.-Bier-Brauerei Marienthal Hamburg	863	1	Bierfass	leer —	17	118	Flottbek	K. E.-D. Altona	
119	R. Mende	277	1	Fass	leer —	19	119	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
120	Pilsener	66470	1	„	leer —	16	120	„	„	
121	Diedrich Riedel, Rostock. Inh. Ludwig Dahde	—	1	—	Dachziegel —	3,5	121	Linden F.	K. E.-D. Hannover	
122	Rouge	—	1	—	eis. Rohr —	7,5	122	Doische	Grand Central Belge	
123	Schmidt-Kluss	—	1	—	Kinderwagen —	17	123	Waren	Meckl. Friedr. Frzb.	
124	G. Schm.	5536	1	Fass	leer —	17	124	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
125	Sebronner	—	1	Ballen	leere Hopfensäcke —	20	125	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	nach Nürnberg gesandt.
126	J. P. Strauss	46	1	Rolle	Wagendecke —	—	126	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
127	blau	1	1	Stange	Rundeisen —	68	127	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
128	weiss	II	4	Stäbe	Flacheisen —	48	128	Hameln	K. E.-D. Hannover	
129	—	135	1	Stück	Schmiedeeiseu —	1,5	129	Hannover N.	„	
130	—	182	1	Weinfässchen	leer —	22	130	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
131	—	324, 327 346	3	Kisten	Stärke —	105	131	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
132	—	413	1	Pack	2 Stühle —	—	132	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
133	Schein	420	1	Koffer	Kleidung —	30	133	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
134	—	860	1	—	eis. Verzierung —	—	134	Rothau	Elsass-Lothring.	
135	—	1873	1	Fässchen	leer —	20	135	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
136	—	9880	1	Kiste	leer —	16	136	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
137	weisser Strich	—	2	—	eis. Rohre —	39	137	Cassel U.	K. E.-D. Hannover	
138	weisser Strich	—	1	—	Eisenröhre —	20	138	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
139	grüner Strich	—	2	Stangen	∠-Eisen —	12,5	139	Lauenburg	K. E.-D. Bromberg	
140	rother Strich	—	1	Bund	Rundeisen —	26	140	Allenstein	„	
141	/ roth	—	1	„	2 Eisenschienen —	5	141	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
142	△	—	2	—	Wildhäute	47	142	Cuchenheim	Linksrh. Köln	
143	△ S	—	1	Fass	leer	12	143	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
144	△ U	2497	1	Bündel	Säcke	—	144	„	„	bez.: Worms-Mainz.
145	△ B H	10	1	Kiste	Kautabak	35	145	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
146	—	—	1	—	Aufsatz z. Waschtisch	3	146	Kiel	K. E.-D. Altona	
147	—	—	1	Bund	Bandeisen	25	147	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
148	—	—	1	—	hölz. Bank	15	148	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	—	1	—	Baukasten	0,15	149	Grimma Ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
150	—	—	1	Bund	Baurohr	13	150	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
151	—	—	1	—	Benzinlampe	1	151	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
152	—	—	1	Sack	Betten	23	152	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
153	—	—	1	Blechflasche	leer	1	153	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
154	—	—	1	Kollo	leere Blechgefässe	1	154	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
155	—	—	1	Packet	Blechwaare	0,5	155	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
156	—	—	1	—	Blumentreppe	—	156	Sangerhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
157	—	—	54	Stück	Bolzen	15	157	Beuthen O. S.	K. E.-D. Breslau	
158	—	—	1	—	Borstbesen	1	158	Zwickau	Sächsische Stsb.	
159	—	—	1	—	emaill. Bratenlöffel	1	159	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
160	—	—	1	Sack	20 leere Cement- und Gipssäcke	8	160	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
161	—	—	3	Stück	Damenschuhe	—	161	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
162	—	—	1	Ring	Draht	?	162	Nittritz	K. E.-D. Breslau	
163	—	—	1	Kollo	7 Stück Drahtreinigungssiebe	9	163	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Bromberg	
164	—	—	1	Korb	Drogen	20	164	Morialmé	Grand Central Belge	
165	—	—	2	Eimer aus Schwarzblech	—	5	165	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
166	—	—	5	Stangen	▭-Eisen	37	166	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
167	—	—	15	Stück	Eisenbahnschienen	?	167	Breslau	K. E.-D. Breslau	
168	—	—	1	—	Eisengusstheil	1	168	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
169	—	—	1	—	Eisenrohr	14	169	Aachen	Linksrh. Köln	
170	—	—	1	—	Eisenrost	9	170	Würzburg	Bayerische Stsb.	
171	—	—	5	—	Eisenstäbe	14	171	Basel	Badische Stsb.	
172	—	—	1	Kollo	Eisenstangen	35	172	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
173	—	—	1	—	Eisentheil	23,5	173	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
174	—	—	1	Pack	Eisenwaaren	4	174	Crefeld Eilg.	Linksrh. Köln	
175	—	—	1	Kiste	ansch. Eisenwaaren	85	175	Breslau Odthr. Bhf.	K. E.-D. Breslau	
176	—	—	1	Steige	leb. Enten	23	176	Frankfurt a/M. Eilgutabf. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	verkauft.
177	—	—	1	Säckchen	Erdnussschalen	13	177	Worms	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mannheim-Worms.
178	—	—	1	Sack	Farberde	81	178	Aachen T.	Linksrh. Köln	
179	—	—	1	Fass	?	125	179	Gröbers	K. E.-D. Magdeburg	
180	—	—	1	„	leer, gebr.	5	180	Leobschütz	K. E.-D. Breslau	
181	—	—	2	Stück	lose Fasshölzer	?	181	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
182	—	—	1	—	Futtermulde	1	182	Rostock Hafen	Meckl. Friedr. Frzb.	
183	—	—	1	Sack	Gemüse, Kartoffeln, 1 Kopf Weisskohl	68	183	Detmold	K. E.-D. Hannover	
184	—	—	2	Kolli	Gusseisen	4	184	Zwickau	Sächsische Stsb.	
185	—	—	1	kleine Handtasche	Häkelarbeit	1	185	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
186	—	—	1	—	Hafendeckel aus Blech	—	186	München C.	Bayerische Stsb.	
187	—	—	1	—	Hebebaum	—	187	Metz	Elsass-Lothring.	
188	—	—	1	—	Holzdeckel	1	188	Weida	Sächsische Stsb.	
189	—	—	1	—	Holzgestell (Stuhl)	4	189	Appenweier	Badische Stsb.	
190	—	—	1	Sack	Holzwaaren	20	190	Rheydt	Linksrh. Köln	
191	—	—	2	—	kl. alte Holzwannen	8	191	Berlin O.	K. E.-D. Bromberg	
192	—	—	1	Sack	Kartoffeln	51	192	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
193	—	—	2	—	eis. Ketten mit Haken	78	193	Kleinen	Meckl. Friedr. Frzb.	(Schlingketten).
194	—	—	1	—	Kinderschlitten	8	194	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
195	—	—	1	—	Kinderwagen	—	195	Oettingen-Rümelingen	Wilh.-Luxemburgb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
196	—	—	1	—	emaillirtes Kochgeschirr	1	196	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	1	—	Kohlenkasten mit Schaufel	2	197	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
198	—	—	1	—	Kohlenlöffel —	0,5	198	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
199	—	—	1	—	Kommode —	85	199	München C.	Bayerische Stsb.	
200	—	—	1	Korb	leer —	5	200	Mosbach	Badische Stsb.	
201	—	—	1	„	Sack —	5,5	201	Neckarelz	„	
202	—	—	1	Pack	Körbe —	7	202	Schweinfurt C.	Bayerische Stsb.	
203	—	—	1	—	Krahnenkette —	98	203	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
204	—	—	1	Gebund	7 eis. Kugeln —	22	204	Geisenheim	„	
205	—	—	66	Stück	Laschen —	860	205	Beuthen O. S.	K. E.-D. Breslau	
206	—	—	1	—	Maschinentheil —	0,75	206	Niederneukirch	Sächsische Stsb.	
207	—	—	1	Kollo	1 5 m langer Maassstab, 1 4 m langes Brett, 1 Kerbsäge	12	207	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
208	—	—	1	—	Masch.-Messinglager —	8	208	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M	
209	—	—	1	Kollo	gerolltes Messband (Stahl)	24	209	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Bromberg	
210	—	—	2	Stück	Ofentheile —	8	210	Pirna	Sächsische Stsb.	
211	—	—	1	—	Ofenrohr —	2	211	Peine	K. E.-D. Hannover	
212	—	—	1	Pack	farbiges Papier —	15	212	Schwarzwasser	K. E.-D. Bromberg	
213	—	—	1	—	Pferdebaum —	—	213	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
214	—	—	1	—	leerer Pflanzenkorb —	6	214	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
215	—	—	1 1	— —	eis. Platte — Maschinentheil —	325	215	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	
216	—	—	2	—	eis. runde Platten —	40	216	Fröndenberg	„	
217	—	—	1	—	Puppenwagen —	—	217	Colmar	Elsass-Lothring.	
218	—	—	1	—	kl. eisernes Rad —	5	218	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
219	—	—	1	Tafel	Rohkupfer —	7	219	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
220	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	23	220	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
221	—	—	1	Sack	alte Kleider —	10	221	Ulm	Württemberg. Stsb.	
222	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	135	222	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
223	—	—	1	Bund	Säcke —	33	223	Bruchsal	Badische Stsb.	
224	—	—	2	—	eis. Schiebekasten —	5	224	Frankfurt a/M. Eilg.-Abf., Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
225	—	—	2	—	eis. Schlingketten —	54	225	Kleinen	Meckl. Friedr. Frzb.	
226	—	—	1	Schlosskorb	— —	25	226	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck, bekl. Hannover-Hamburg Nr. 356.
227	—	—	1	„	getragene Kleider —	25	227	Neumünster	„	
228	—	—	1 1	— —	Schlüssel — abgebrochener Messingknopf	—	228	Harburg	K. E.-D. Hannover	beide Gegenstände geh. ansch. zu ein. Koffer.
229	—	—	1	—	Schrank (alt) —	?	229	Gera-Pf.	Sächsische Stsb.	
230	—	—	1	Pack	Schrauben —	—	230	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
231	—	—	1	„	Siebe zu einer Reinigungsmaschine	9,5	231	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
232	—	—	1	—	Sophagestell —	17	232	Leipzig Dresd. B.	Sächsische Stsb.	
233	—	—	2	—	Spielkarren —	7,5	233	Nürnberg O.	Bayerische Stsb.	
234	—	—	1	Bund	Stahl —	51	234	Zwickau	Sächsische Stsb.	
235	—	—	1	Pack	Strohpappe —	23	235	Berlin O.	K. E.-D. Bromberg	
236	—	—	1	„	2 Strohstühle —	8	236	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
237	—	—	1	Fass	Theer —	266	237	Posen	K. E.-D. Breslau	
238	—	—	2	Bund	Unterlageplatten —	16	238	Beuthen O. S.	„	
239	—	—	2	—	Untersetzer —	3	239	Hof	Sächsische Stsb.	
240	—	—	1	Bund	4 eis. Verbindungsstangen zu einem Rosswerk	19	240	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
241	—	—	16	Stück	weiss u. roth gestrichene Vermessungsstangen (Holz)	—	241	Königsberg i/Pr.	„	
242	—	—	1	—	Wagenachse, zerbrochen in 2 Theile	48	242	Dirschau	„	
243	—	—	1	Holzverschlag	eis. Welle, 6,75 m lang	123	243	Malchow	Meckl. Friedr. Frzb.	
244	—	—	1	Platte	Weissblech —	4,5	244	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
245	—	—	1	Stück	Weichentheil —	69	245	Laurahütte	K. E.-D. Breslau	
246	—	—	1	Pack	Werkzeug —	22,5	246	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	—	1	—	Winkeleisen —	—	247	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
248	—	—	1	Ballen	Wollwaaren —	48	248	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
249	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	—	249	Devant les Ponts	Elsass-Lothring.	
250	—	—	1	—	Zahnrad —	2	250	Hof	Sächsische Stsb.	
251	—	—	1	Kollo	Zinkdraht —	—	251	Colmar	Elsass-Lothring.	
252	—	—	1	Hut	Zucker —	—	252	Gundershofen	„	

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In der Bekanntmachung der Königl. Eisenbahndirektion Breslau vom 18 November d. J in Nr. 92 der Vereinszeitung (Inseratennummer 2802), betreffend den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband muss es in Zeile 2 heissen am 1. Dezember und nicht am 1. September d. J. (2907)

2. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung des Direktoriums der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ist zwischen den Stationen Nürnberg und Muggenhof eine neue Haltestelle errichtet worden. welche die Bezeichnung „Nürnberg West“ führt und am 7. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden ist. (2908)

Berlin, den 8. Dezember 1894.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Zeitweise Schliessung von Stationen.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird am 10. d. Mts. bis auf weiteres geschlossen.

Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird s. Zt. öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, den 7. Dezember 1894. (2909)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn zwischen Broddydamm und Marienburg K. O. und M. M. E. anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe diese Stationen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 4. Dezember 1894. (2910)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält. (2911)

München, im Dezember 1894.

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember l. J. wird die Station Monfalcone in den direkten Güterverkehr mit sämmtlichen Verbandsstationen einbezogen.

Für dieselbe haben die auf Seite 308—311 des Haupttarifs enthaltenen Anstosstaxen für Sagrado Anwendung zu finden.

Die auf Seite 136 des Haupttarifs bezw. auf Seite 40 des Nachtrages II bereits enthaltenen Frachtsätze für gewisse Stationen bleiben in Kraft.

München, den 4. Dezember 1894. (2912)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Die auf Seite 616—619 des Deutsch-Italienischen Gütertarifs (Theil II) vom 1. August 1888 sowie die auf Seite 91 des I. Nachtrags vom 15. Juni 1889 enthaltenen mit Anmerkung (1) versehenen Schnittsätze des Ausnahmetarifs 2h nach Pontebba transit bleiben bis auf weiteres in Kraft.

München, den 4. Dezember 1894. (2913)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg Bahn. Zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr Theil II vom 1. Januar 1893 ist Nachtrag V, gültig vom 10. Dezember d. J. ab, ausgegeben. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Zuckerrüben-Futterschnitze im Verkehr von Station Erstein und Tarifsätze für die Ueberführung von Wagenladungen im gegenseitigen Verkehr der Stationen Strassburg, Strassburg-Neudorf, Bischheim, Königshofen und Schiltigheim. Gratis. (2914)

Strassburg, den 4. Dezember 1894.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 20 Dezember l. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Linie Etzweilen-Feuerthalen der Schweizerischen Nordostbahn einerseits und Basel Badischer Bahnhof und Waldshut anderseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 5. Dezember 1894. (2915)

Generaldirektion.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Mit 1. Januar 1895 treten Nachtrag II zum Tarife und Nachtrag 1 zum Anhang des Tarifs in Kraft.

Dieselben Drucksachen können durch unsere Wirthschaftshauptverwaltung hierselbst bezogen werden.

Dresden, den 5. Dez. 1894. (2916)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1895 werden die Stationen Bentschen, Kurzig, Schermeisel, Schmagorei, Tempel und Zielenzig des Eisenb.-Dir.-Bezirks Berlin mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif R (für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben) und die Station Querfurt des Eisenb.-Dir.-Bez. Frankfurt a/M. mit Sätzen der ordentlichen Tarifklassen (für Spezialtarif III bestehen bereits Frachtsätze) in den obigen Verband einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 6. Dez. 1894. (2917)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 gelangt zum Gütertarif, Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft C) der I. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

München, im Dezember 1894. (2918)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 20. Dezember l. Js. werden für Cement in Ladungen von 10 000 kg von den Stationen Heidelberg Hptbhf. und Mannheim nach Station bei Rheinfelden ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Karlsruhe, den 6. Dez. 1894. (2919)

Generaldirektion.

Direkter Verkehr mit der Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 15. d. Mts. gelangen zwischen Wilhelmsbrück und einer Anzahl Oberschlesischer Grubenstationen Ausnahmesätze für Holz des Spezialtarifs III zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen sowie das Verkehrsbüreau Auskunft ertheilen. Die Frachtsätze für Wilhelmsbrück gelten auch für Louisenhof. (2920)

Breslau, den 6. Dezember 1894.

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Die am 1. d. Mts. im Schweizerisch-Oesterreichischen Verkehre eingeführten Ausnahmetarifsätze für die Beförderung gewisser Artikel in Wagenladungen zwischen den Stationen Bodenbach (Oe. U. St. B. und K. K. Oe. St. B.) und Tetschen (B. N. B. und Oe. N. W. B.), einerseits und Delle trans., Verrières trans. und Genf trans. andererseits finden, insoweit sie niedriger sind, als die zur Zeit im Sächsisch Schweizerischen Güterverkehre bestehenden Frachtsätze, mit sofortiger Gültigkeit auch für Sendungen zwischen den Stationen Bodenbach und Tetschen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Delle trans., Verrières trans. und Genf trans. andererseits im Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehre Anwendung.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilen die Güterexpeditionen Bodenbach (S. St. B.) und Tetschen (S. St. B.), sowie das Verkehrsbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Flügel C) auf Verlangen Auskunft.

Dresden, den 7. Dez. 1894. (2921)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. Die in dem vom 1. September d. J. gültigen Ausnahmetarif 1 für die Beförderung von Getreide etc. über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel enthaltenen Ausnahme-Tarifsätze für Sendungen von den Stationen Warnitzkaja-Pristan, Rybnitza, Mohilew und Kiew Fluss der Südwestbahnen, Tscherkassy der Fastow-Bahn, sowie Krementschug und Kriukow a/Dnepr der Charkow-Nikolajew-Bahn (gültig bis 15./27. November d. J.) treten für die Zeit vom 26. November/8. Dezember 1894 bis 1./13. Januar 1895 wieder in Geltung.

Direktion. (2922 H&V)

Die bis zum 15./27. November cr. gültig gewesenen ermässigten Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. von den Stationen Warnitzkaja-Pristan, Rybnitza, Mohilew und Kiew Fluss der Südwestbahnen, Tscherkassy der Fastow-Bahn, sowie Krementschug und Krjukow a/Dniepr der Charkow-Nikolajew-Bahn treten für die Zeit vom 26. November/8. Dezember 1894 bis 1./13. Januar 1895 wieder in Kraft.

Danzig, am 8. Dezember 1894. (2923J)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit

Wirksamkeit vom 15. Dezember 1894 wird die Station Trier l. M. der K. Eisenbahndirektion Köln (linksrhein.) mit nachstehenden Frachtsätzen und Kursdifferenzen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier und leeren Bierfässern vom 1. März 1892 einbezogen.

Nach oder von	Trier l. M. I	II	III	IV
	a) Frachtsätze in Mark b) Kursdifferenzen in Pfennig für 100 kg			
Budweis . . . a)	5,49	4,74	4,08	2,06
b)	2	2	2	—
Michelob . . . a)	5,09	4,62	4,01	1,89
b)	2	2	2	1
Pilsen (B. W. B. u. K.K.Oe.St.B.) a)	4,84	4,25	3,60	1,75
b)	—	—	—	—
Plzenec . . . a)	4,89	4,28	3,64	1,78
b)	-	—		—

Vom Einführungstage an bis auf weiteres sind die Frachtsätze unter Abzug der doppelten Kursdifferenzen anzuwenden.

München, im Dezember 1894. (2924)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrages. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 tritt der Nachtrag V zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Ausnahmetarife für Kalk und Kalkstein im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande in Kraft, welcher neue Frachtsätze sowie diverse Aenderungen enthält und sowohl bei der gefertigten Generaldirektion als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen gratis erhältlich ist.

Prag, am 4. Dezember 1894. (2925)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumäniens andererseits. Einführung des Nachtrages III zu Theil I. Die hinsichtlich der Einführung des Nachtrages III erlassene Kundmachung wird dahin abgeändert, dass die noch gültigen Bestimmungen des vorbezeichneten Theiles I vom 1. April 1890 rücksichtlich des Rumänisch-Norddeutschen und des Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverbandes, sowie des Elbeumschlags-Verkehres Rumänien-Laube nicht am 1. Februar 1895, sondern mit einem später bekannt zu machenden Zeitpunkte ausser Wirksamkeit treten werden.

Wien, am 6. Dezember 1894. (2926)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich - Ungarn und Deutschland anderseits Einführung der Abtheilung B des Theiles I. Die hinsichtlich der Einführung der Abtheilung B des vorbezeichneten Theiles I erlassene Kundmachung wird dahin abgeändert, dass dieser Theil I für den Rumänisch-Norddeutschen und den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verband, sowie für den Elbeumschlags-Verkehr Rumänien-Laube nicht ab 1. Februar 1895, sondern mit einem später bekannt zu machenden Zeitpunkte in Wirksamkeit treten wird.

Wien, am 6. Dezember 1894. (2927)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Bukowina - Galizien-Frankreich (Einführung eines Ausnahmetarifes für verschiedene Artikel.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung verschiedener von Paris oder weiter gelegenen Französischen Stationen herstammender, bezw. dahin bestimmter Artikel als Frachtgut in Wagenladungen zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der K. K. priv Kaiser Ferdinands - Nordbahn einerseits und Eger transit, Nürnberg transit und Wien (K. E. B.) transit andererseits nebst Anhang, enthaltend Kursdifferenzen, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Heller = 20 Cts., Exemplare des Anhanges zum Preise von 10 Heller = 10 Cts. erhältlich.

Wien, am 7. Dezember 1894. (2928)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Ausgabe des Nachtrages I. Mit 1. Januar 1895 tritt zum Tarife vom 1. Juli 1894 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze nach den neu eröffneten Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 9. Dezember 1894. (2929)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Einführung von Ausnahmetarifen für Pflaumentransporte. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 gelangen im obgenannten Eisenbahnverbande Ausnahmetarife für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut in Wagenladungen nach Passau transit mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus zur Einführung und zwar:

1. für den Verkehr von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien),
2. für den Verkehr von Stationen der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungarische Linien). Gleichzeitig tritt hierzu ein die Kursdifferenzen enthaltender Anhänger in Kraft.

Exemplare des Tarifes ad 1, sowie der Anhänge sind zum Preise von je 10 Hellern = 10 Cts., Exemplare des Tarifes ad 2 zum Preise von 20 Hellern = 20 Cts. bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 9. Dezember 1894. (2930)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb. Osthofen-Westhofen, Reinheim-Reichelsheim, Sprendlingen - Wöllstein, Worms-Offstein. Unter Bezugnahme auf unsere Veröffentlichung vom 18. September l. J. geben wir noch bekannt, dass die durch den neuen Lokaltarif am 1 Oktober l. J. zur Einführung gelangten zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden sind.

Darmstadt, am 7. Dezember 1894. (2931)
Bau- und Betriebsverwaltung.

An Stelle des Tarifs für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Breslau, Frankfurt a/M. und Köln (linksrheinische) einerseits und Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn und Lodzer Fabrikbahn andererseits vom 1. Mai 1890, tritt am 1./13. Dezember 1894 alten/neuen Stils ein neuer Tarif als Anhang zum Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr des Deutsch-Russischen Verbandes in Kraft.

Durch diesen Anhang werden die Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze infolge Einführung des Russischen Zonentarifs ermässigt.

Für Benutzung der D-Züge auf den Preussischen Strecken ist nach wie vor die tarifmässige Platzgebühr zu entrichten, für Benutzung der Kurierzüge auf Russischen Strecken ein Zuschlag nachzuzahlen. Näheres ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 8. Dezember 1894. (2932)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 15. d. Mts. erscheint zu den Tarifen für die Rheinischen Personenverkehre der IX. bezw. der VIII. Nachtrag. Derselbe ist bei den Stationen einzusehen. Die in die Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Mainz, den 7. Dezember 1894. (2933)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

6. Verdingungen.

Ausschreibung von Kohlenstiften für die elektrischen Lichtanlagen der zukünftigen Direktionsbezirke Breslau, Posen und Kattowitz.

Termin am 28. Dezember d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
Brüderstrasse 36.

Die Vertragsbedingungen und Angebotbogen liegen daselbst Zimmer 1 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 Pf. in baar unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 7. Dez. 1894. (2934)
Materialienbüreau
der Kgl. Eisenbahndirektion.

Lieferung von Droguen, Farben, Glas und Oelen usw. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1895/96 erforderlichen 250 Buch Blattgold, 4800 kg Bimsstein, 9500 kg Caput mortuum, 2800 kg Umbra, 1400 kg Spachtelfarbe, 4500 kg Ocker, 2000 kg Zinkweiss. 13 000 kg Bleiweiss, 2400 kg Bleimennige, 10 600 kg Terpentinöl, 50 000 kg Leinöl, 600 kg Borax, 350 kg Schellack, 800 kg Leim, 3700 l Spiritus, 200 kg Schwämme, 900 kg Schmirgel, 11 000 Bogen Sandpapier, 68 000 Bogen Schmirgelleinen, 3800 qm

Glas und 1400 Stück Glasglocken für Personenwagen
soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse No. 1 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portobezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 Pf. (in Reichsmünzen) bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben

am 3. Januar 1895,
Vormittags 10 Uhr

stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum
30. Januar 1895.

Magdeburg, den 4. Dez. 1894. (2935)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der im Rechnungsjahre 1895/96 erforderlichen Werkstattsmaterialien an folgenden Tagen Vormittags 10 Uhr:

1. 3. Januar 1895: Gruppe I. Schweiss- und Flusseisen, Schweiss- und Flusseisenbleche; Gruppe II. Stahl (ausschliesslich Werkzeugstahl), Normalspiralfedern, Stahlblech, verzinntes Blech, Stahl- und Eisendraht; Gruppe III. Kupfer- und Kupferdraht, Messingdraht, Messing- und Zinkblech, Zinn, Blei, Antimon und Schlageloth.
2. 7. Januar: Gruppe IV. Eisen- und Kurzwaaren, Lampenschrauben und Brenner; Gruppe V a. Schraubenkuppelungen, Bufferstangen, Bufferkreuze und Achsbuchsbügel; Gruppe V b. schweisseiserne Lokomotiv-Siederohre und Rohre zu Weichenlaternen; Gruppe VI. Kohlenschaufeln, Bohrer, Hobel- und Stemmeisen, Feilkloben, Sägeblätter, eiserne Ketten, Eisendrahtgeflecht, Schmelztiegel und Schleifsteine.
3. 11. Januar: Gruppe VII. Gummiwaaren; Gruppe VIII. Leder; Gruppe IX a. Plüsche, Damastleder und Wachsbarchent, Wachsteppich, Manufaktur- und Leinenwaaren, Kokosdecken; Gruppe IX b. Seiler-, Posamentier- und Polsterwaaren sowie Dichtungsmaterialien.
4. 16. Januar: Gruppe X. Lein- und Terpentinöl, Firniss, Lacke (ausschl. Kutschen-, Schleif-, Kopal- und Lokomotivlack), Farben, Chemikalien, Droguen, Bimsstein, Sandstein, Korkpfropfen, Talkum, Waschschwämme; Gruppe XI. verschiedene Glassorten und Kupeelaternenglocken; Gruppe XII. Pappen, Glaspapier, Schmirgel, Borstenwaaren, Holzkohlen, Stuhlrohr, Mahagoni- und Nussbaumholz, bearbeitete und naturgewachsene Hammerstiele.
5. 4. Januar: Radreifen, Eisengusswaaren.
6. 9. Januar: Nutzholz.

Die Angebotsverzeichnisse nebst Bedingungen liegen im Büreau — Brüderstrasse 36, Zimmer 36 — zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche, in denen der Verdingungsgegenstand genau bezeichnet ist, gegen Einsendung von 50 ₰ in baar (keine Briefmarken) für jede der unter 1 bis 4 bezeichneten Gruppen und für jedes unter 5 und 6 bezeichnete Material postpflichtig bezogen werden. Für Zeichnungen zu Normalspiralfedern, Kuppelungsvorrichtungen, Holzschrauben, Bolzen für Wagen, Schrauben für Wagen, Lokomotivschrauben, Achsbuchsbügel und Radreifen sind besonders je 50 ₰ zu entrichten.

Die Angebote sind für jeden Verdingungstag besonders unter genauer Bezeichnung desselben bis zur festgesetzten Stunde, versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlag innerhalb 4 Wochen nach Eröffnung der Angebote.

Breslau, den 3. Dezember 1894. (2936)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von

950 Radsätzen mit 130 mm in der Nabe starken Preussischen Normalachsen, davon
 a) 150 Stück equilibrirt,
 b) 800 Stück gewöhnliche,
 } — nach Zeichnung Nr. 7746 —,
50 Radsätzen mit in der Nabe 130 mm starken Achsen (Sächsische Normalie) — nach Zeichnung Nr. 24011 —,
100 losen Achsen nach Preussischer Normalie, roh vorgedreht, auf 135 mm in der Nabe und 130 mm in der Mitte geschmiedet — nach Zeichnung Nr. 7203 —,
5 losen Achsen nach Preussischer Normalie, roh vorgedreht, auf 140 mm in der Nabe, 135 mm in der Mitte geschmiedet — nach Zeichnung Nr. 25021 —,
100 losen Gussstahl-Scheibenrädern mit abdrehbarer Lauffläche — nach Zeichnung Nr. 24597 —,
500 losen Gussstahl-Scheibenrädern mit schwachem Kranz — nach Zeichnung Nr. 21518 —.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Einsendung einer Gebühr von 30 ₰ zu beziehen. Dieselben können aber auch im Büreau der Maschinen-Hauptverwaltung, sowie bei den Bezirks-Maschinenmeistereien Leipzig I und II und Dresden-Friedrichst. eingesehen werden.

Die Angebote sind getrennt für jede Radsatzgattung mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Radsätzen" bis zum 22. Dezember d. Js. Vorm. 10 Uhr an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion portofrei einzusenden und werden am nämlichen Tage Vorm. 11 Uhr in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 13. Januar kft. Js. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht über die Annahme seines Angebotes nicht erhält, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 6. Dezember 1894. (2937)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die auf den Bahnhöfen Berlin (Görlitzer Bahnhof), Cottbus, Görlitz und Senftenberg des diesseitigen Amtsbezirks lagernden alten Oberbau- und Baumaterialien sollen

am 29. Dezember 1894,
Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Verwaltungsgebäude öffentlich meistbietend verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Betriebsbüreau, sowie in den Amtszimmern der auf den genannten Bahnhöfen stationirten Bahnmeister aus, können auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 1 ℳ Schreibgebühr von hier bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Ankauf von Altmaterialien

bis zu obigem Termine nach hier einzusenden.

Zuschlag binnen 3 Wochen.

Cottbus, den 5. Dezbr. 1894. (2938MG)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 915 —

Nr. 98. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. Dezember 1894.

Inhalt:

Nach Christiania. (Schluss.)
Einrichtungen zur Sicherheit des Bahnbetriebes.
Der Begriff: „Eisenbahnbetrieb im Krankenversicherungsgesetz“ vom 10. April 1892.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Verstaatlichungen.
Oesterr. Regierungsvorlage, betr. die Lokalbahnen.
Erhöhung der Oesterr. Staatseinnahmen aus dem Personenverkehr der Eisenbahnen.
Vorkonzessionen in Oesterreich.
Vorkonzession für einen Donau-Moldaukanal.
Konzessionsurkunde für d. Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl.
Anbringung von Bremsvorrichtungen bei Reservoirwagen.
Gefahrenklassen bezgl. d. Unfallversicherung der Arbeiter.
Probefahrten m. neuen Personenwagen.
Aufforstung und Bepflanzung von Bahnflächen.
Lokalbahnaktion im Temeser Komitate.
Kapitalvermehrung der Budapester Stadtbahn.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Simplondurchstich.
Schweizerischer Eisenb.-Verband.
Eisenbahnverstaatlichung.
Schynige Plattebahn.
Jura-Simplonbahn.
Aus Belgien:
Allgemeine Schmalspurbahnges.
Virton-Eisenbahn.
Belg. Gesellschaft d. vereinigt. E. Strassenbahnen in Lüttich.
Brüsseler Strassenbahnen.
Aus Russland:
Transport von Kupfermünzen.
Transport von Lumpen.
Aenderung von Stationsnamen.
Nowgoroder Bahn: Station Worobeika.
Projekt Ssimbirsk Wolgahafen-Alatyr.
Projekt Zarizyn-Tichoretzk.
Kommission für den Bau von industriellen Eisenbahnen.
Projekt Batum-Kabandib.
Urtheile des Reichsgerichts.
Bücherschau:
Brockhaus' Konversationslexikon.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Strecken.
3. Güterverkehr.
4. Lieferfristen.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nach Christiania.

(Schluss aus Nr. 97.)

Der Schwedische Zug, welcher den Reisenden in Helsingborg aufnimmt, um ihn bis Gothenburg zu befördern, gehört zu den besten Europas. Es wird kein Luxus entfaltet, aber die Wagen, nach Art der Amerikanischen auf Truckgestellen laufend, sind bequem, sehr sauber, vorzüglich elektrisch beleuchtet, zum Schlafen eingerichtet ohne die unleidliche Schiffskojeneinrichtung. Nur einen Fehler hat dieser Zug, er ist häufig schon besetzt, wenn man in Helsingborg eintrifft.

Von der Gegend zwischen Helsingborg und Gothenburg bekommt man nicht viel zu sehen; denn für die Durchgangsreise entfallen die Nachtstunden auf diese Strecke. Was man aber in den Morgenstunden sieht, ist Ackerland und Steine, Moor und Steine, Haide und Steine und Wald und Steine. Dabei liegen die Steine immer an den unmöglichsten Stellen, benehmen sich überhaupt im Landschaftsbilde sehr anspruchsvoll. Die Gegend ist dünn bevölkert, Ortschaften sind wenig vorhanden und die einzelnen Gehöfte machen einen melancholischen Eindruck, weil man von den Bewohnern wenig oder gar nichts sieht.

In Gothenburg hört der Schnellzugverkehr auf und ein gewöhnlicher Personenzug fährt nach längerem Aufenthalt weiter nach Christiania. Allerdings besteht eine Schnellzugverbindung zwischen Christiania und Helsingborg bezw. umgekehrt und die Anschlüsse von Berlin sind dazu recht gut. Wer aber diesen Zug benutzt, ist ab Berlin 2 Nächte unterwegs statt einer.

Gothenburg an der Gota Elf macht den Eindruck einer aufblühenden Hafen- und Handelsstadt. Stattliche Häuser, breite Strassen geben der Stadt ein zwar langweiliges, aber höchst solides Gepräge. Hier regiert der Geldsack und zwar ohne geschäftiges Hasten mit peinlicher Gründlichkeit und ich könnte es begreiflich finden, wenn jeder Eingeborene mit seinem Kontobuch unterm Arm spazieren gehen würde. Das würde dem Stimmungsbilde durchaus entsprechen.

Die Fahrt von Gothenburg bis Christiania bietet viele landschaftliche Reize und bildet den Glanzpunkt der Reise. Ich kann es nicht für richtig halten, wenn die Naturgenüsse dieser Reise so oft als sehr bescheidene hingestellt werden und wenn gar die Gegend als eine unerfreuliche Wald- und Felswüste bezeichnet wird. Das ist richtig, den schönsten Theil der Landschaft bei Trollhättan bekommt man von der Bahn aus nicht zu sehen und meilenweit hat die Gegend den Charakter des Brockenplateaus, aber der nordische Wald, die gigantischen Felspartien, die wasserreichen Flüsse und Bäche mit ihren Fällen geben doch in der Gesammtheit ein Bild, welches tiefernst und grossartig zugleich ist. Ueberwältigend und den Schweizer Seen an die Seite zu stellen wird aber das Bild, wenn der Zug nahe dem

Ufer eines langgestreckten Fjords fährt, wo zahlreiche Segelschiffe befrachtet werden oder ihre Ladung löschen. Am Fjord entwickelt sich das geschäftliche Leben, ist die Stätte der einheimischen Industrie, die sich im wesentlichen auf die Holzbearbeitung beschränkt. Diese gewaltigen Stapelplätze geben eine Anschauung von dem Holzreichthum des Landes. Holz in allen Längen, geschälte Baumstämme, geschnittene Hölzer, Bretter in allen Dimensionen werden dort verfrachtet und diese Holzindustrie wird einen weiteren Aufschwung nehmen, wenn es gelingt, das Innere des Landes durch neue Verkehrsmittel noch besser zu erschliessen.

Schon bei den Stationen fällt es auf, dass die Bahnsteige, mögen sie im Freien liegen oder nicht, gedielt sind. Es geht sich auf den sauber besäumten Brettern sehr bequem, da der Holzbelag aber hohl liegt und auf hölzernen Unterzügen befestigt ist, so muss er ein Schlupfwinkel für Mäuse und sonstige Nager sein, ebenso wie die freundlich gebauten hölzernen Stationsgebäude und Zwischenstationen. Letztere haben noch eine wenig willkommene Eigenart, welche sie mit alten Segelschiffen theilen, nämlich den Küchen-, namentlich aber den Fischgeruch, der selbst bei der überall erkennbaren Sauberkeit sich nicht ganz vermeiden lässt. Ein solches Haus hat schon in seinem Aufbau eine gewisse Verwandtschaft mit einem Schiffsrumpf. Das Baumaterial, das auskalfaterte Plankenwerk ist beiden eigenthümlich, aber das Norwegische Holzhaus hat daneben den Vorzug, dass es ein Meisterstück des Holzbaues ist, das sich nur durch eine im Laufe der Jahrhunderte ausgebildete Technik und durch das zur Verfügung stehende vorzügliche Material erreichen lässt. Das Holzhaus, anspruchslos und doch gefällig, passt in die Landschaft und für das Klima. Das Haus mit seinen ruhigen Luftschichten in den doppelten Aussenwänden hält warm, Doppelfenster, Thüren mit Windfang schützen gegen Zugluft. In architektonischer Beziehung fehlt nichts, was durch zierliche Profilirung bei Holzmaterial erreichbar ist, und dieselbe Sorgfalt und derselbe nordische Kunstsinn, welche den alten Wickinger bestimmten, sein Kriegsschiff als Drachenschiff zu gestalten, veranlassen den Norweger der Jetztzeit, bei seinen Holzbauten die der nordischen Mythologie entstammenden Ornamente zu verwerthen. Daraus ergeben sich auch manche Kuriosa. So z. B. steht auf dem Bahnsteig der Station Frederikshald ein Zeitungskiosk wie ein Obelisk mit vier unheimlichen Drachenköpfen, der einen unsagbar komischen Eindruck macht, wenn nicht beabsichtigt ist, die Erzeugnisse der Presse als Drachengift hinzustellen; denn dann würden die Drachenköpfe eine allerdings nicht grade zarte Andeutung sein.

Mellerud ist Mittagsstation. Ein kleiner Wartesaal im Stationshause nimmt die Reisenden auf. In der Mitte des Saales steht die mit Speisen reich besetzte Tafel. Jeder Reisende bedient sich selbst. Man ergreift Teller und Besteck, geht zur dampfenden Suppenschüssel, füllt hausväterlich auf und balancirt zu einem Seitentisch, um in Bescheidenheit seine Mahlzeit zu verzehren. Das wiederholt sich bei jedem Gange. Das System ist einfach und bei der geringen Zahl von Reisenden auch gewiss ohne Störung durchzuführen. Die Speisen sind reichlich und schmackhaft, aber bequem ist diese Art der Abfütterung nicht, ich habe wenigstens zu meinem Schaden gefunden, dass auch das Tragen eines gefüllten Suppentellers gelernt sein will.

Wohlthuend ist die Ruhe im Wartesaal. Da gibt es keine laute Unterhaltung, man schweigt sich an, und wenn wirklich ausnahmsweise gesprochen wird, so liegt zwischen Rede und Gegenrede meistens eine Pause von nicht unter 5 Minuten. Die Wirthin thront in einsamer Grösse hinter einem Buffettisch in der Nähe von Spinden, die herzstärkende Getränke zu verbergen scheinen. Nach leckerem Male wandte ich mich an Ihre Hoheit, um zur weiteren Förderung des chemischen Prozesses in achtbarer Bescheidenheit einen Kognak zu erbitten. Aber nie werde ich den niederschmetternden Blick und die mir im Wortlaut zwar unverständlich gebliebenen, dem Sinne nach aber nicht misszuverstehenden Worte vergessen, die meine Frage beantworteten, die mir mit einem Male meine Verirrung und den gähnenden Abgrund offenbarten, in welchen zu stürzen ich in Gefahr war. Ja, der Schutzengel hatte mich gerettet. Wie konnte ich auch vergessen, dass auf einer Norwegischen Station ausser der Milch der frommen Denkungsart wenig anderes verschenkt wird, dass ich also mit meiner Forderung der braven Wirthin eine ungesetzliche Handlungsweise zumuthete. Ich durfte keine Spirituosen verlangen, sondern nur ein leeres Glas; dann hätte ich der Dame die sittliche Entrüstung, die ihr vielleicht geschadet hat, erspart. So handelten die anderen Reisenden. Sie erhielten auf eine kurze Andeutung hin leere Gläser kredenzt, sie zogen aus allen möglichen Taschen weitbauchige Flaschen und tranken unglaubliche Quantitäten. Sind da die Mässigkeitsvorschriften auch keine Heuchelei, so ist doch ein bischen Falschheit alleweil dabei. Ich aber schämte mich meiner eigenen Niedertracht, verhüllte mein Angesicht und ging hinaus, um in der Stille des Kupees mich — zu stärken; denn ich hatte meine Reiseflasche dort gelassen. Damit aber der zerknirschte Sünder den Pfad der Tugend nicht verlassen möge, so stimmte nebenan ein Trupp der Heilsarmee fromme Jünglinge und Hallelujahmädchen, nach der ergreifenden Melodie der „Fischerin du kleine usw.“ einen Sang an je ne sais quoi? an und blieben ausdauernd in ihrem Bemühen mehrere Stationslängen hindurch. Wollten sie irgend eine schöne Menschenseele finden, oder war es eine fromme Uebung zur Stärkung des eigenen Seelenheiles, ich weiss es nicht. Vielleicht handelte es sich auch nur darum, vor Tanz und Schmausereien einen Löffel Zerknirschung einzunehmen. Die Heilsarmee-Genossen und Genossinnen gelangten jedenfalls in eine fröhliche Stimmung, die jedoch nicht ausartete. Die zum Geschäft gehörende demuthsvolle Aufdringlichkeit der Traktätchenvertheilung durch die Damen wurde nicht unbequem und die Herren der Armee, die Mützen mit allerlei Abzeichen trugen, vielleicht zum Theil Grosswürdenträger waren, schienen etwas skrophulös zu sein, hatten etwas spülwasserartige Gesichtsfarbe, waren aber höflich und bescheiden gegen ihre armen Mitmenschen. Die Heilsarmee hat in Norwegen ihre Position, das ist ausser Frage, zum mindesten hat sie pathologisches Interesse gefunden; denn der Norweger ist ein kontemplativer Charakter.

Die Bahnstrecke wird um so interessanter, je näher man nach Christiania kommt. Oberhalb eines gewaltigen Wasserfalles, dessen Kraft zum kleinen Theil für den Betrieb von Cellulosefabriken verwendet wird, ist der Glommen überbrückt und wenn die Bahn in die Nähe des Fjords gelangt, so hat man bei der langsamen Fahrt denselben Genuss, als wenn man im Schiff den Fjord aufwärts führe. Man fährt am Rande des den Christiania Fjord östlich begrenzenden Hochplateaus, tief unten ist der blitzende Meeresarm mit hunderten von Inseln im Glanze der untergehenden Sonne und dieses Bild geniesst man so lange, bis der Zug langsam in das weite Thal hinabrollt, welches mit Wohnstätten übersäet ist und an Farbenreichthum einzig dasteht.

Die Landschaft von Christiania ist nicht herb und ernst, wie man sich den Norden vorstellt, sondern sie hat in ihren satten Farben ein an die Italienischen Küsten erinnerndes Kolorit. Die Stadt liegt im Thal der Akerselv auf sanft ansteigender Berglehne. Lange weisse Häuserreihen werden vom Königsschloss, zahlreichen Thürmen, vor allen aber von der Kuppel der Dreifaltigkeitskirche überragt. Die Stadt ist zum grossen Handelsplatz geworden. Der Fjord gewährt tiefe und sichere Häfen, in welchem selbst im Winter das Fahrwasser durch einen Eisbrecher offen gehalten wird, sodass die direkte Dampferverbindung mit den grösseren Europäischen Hafenplätzen nicht beeinträchtigt wird.

Christiania ist auch der erste Sitz der Norwegischen Industrie geworden, die namentlich in der Holzbearbeitung her-

vorragendes leistet. Gross wird die Industrie des Landes kaum werden, trotz der Zehntausenden von Pferdestärken, welche in seinen Wasserfällen gegeben sind. Der Norweger setzt aber auf die Wasserfälle seine Hoffnung, obgleich ausser Holz und Steinen, von denen letztere überdies in Ansehung der Transporte ein weites Absatzgebiet nicht haben können, Rohprodukte im Lande zur weiteren Verarbeitung nicht gewonnen werden. Die Ausnutzung der Wasserkräfte als Kraftquelle für elektrische Uebertragungen hat einen Zukunftstraum gezeitigt und wenn die Leute auch gar nicht angeben können, wozu ein Wasserfall gegebenen Falles verwerthet werden könnte, so gilt doch jetzt jeder Wasserfall als ein bedeutendes Vermögensobjekt und die Geschäftswelt macht jetzt in Wasserfällen. In gewissen Kreisen hört man die Worte „Wasserfall gefällig?" fast ebenso häufig als bei uns „Prise gefällig?"

Christiania hat gute Gasthöfe, doch ohne den Luxus und die Kellnerschaaren unserer grossen Hotels, wo der Gast zur Nummer wird. Man fühlt sich behaglich und wenn man sich an den Salzwasser- und den leichten Fischgeruch gewöhnt hat, der den Fremden überall verfolgt — der Eingeborene merkt davon nichts mehr —, so ist man gut aufgehoben. Schliesst das Stubenschloss nicht, so schadet das nichts; denn die Ehrlichkeit der Norweger ist nicht bloss leere Phrase.

Das Gasthaus, in welchem ich abgestiegen war, erfreute sich auch des Zuspruches der Volksvertreter, der Storthingmänner. Am Abend kamen sie, die breitschultrigen, eckigen Gestalten. Sie schwitzten förmlich Volkswohl und Gesinnungstüchtigkeit, sie waren stets mit sich sehr zufrieden, nachdem sie ihre Tagesarbeit, irgend etwas abzulehnen, erfüllt hatten. Diese gutmüthig aussehenden, bedächtigen Männer hatten ungefähr zu der Zeit es sich geleistet, die Apanage des Kronprinzen zu streichen und zu solchen, von dem Auslande belächelten Scherzen werden sie so lange aufgelegt sein, bis ihnen vor ihrer eigenen Gottähnlichkeit bange wird. Jetzt sassen sie da und assen Austern, unterhielten sich lebhaft durch Schweigen und gingen dann auseinander im Bewusstsein, für das Vaterland sich aufgeopfert und die Anwartschaft auf einen Namen in der Geschichte erworben zu haben. K.

Einrichtungen zur Sicherheit des Bahnbetriebs.

In Stationen mit geringem Verkehr kann sich der leitende Bahnbeamte ohne Mühe im Telegraphenzimmer die erforderlichen Aufschlüsse über die in den Nachbarstationen erfolgte Abfahrt und Ankunft der Züge, über die Stellung der Stations-Abschlusssignale usw. erholen, und kann sodann seine Anordnungen an das Stationspersonal ertheilen.

Anders verhält es sich jedoch in grossen Bahnhöfen mit mehreren ausgedehnten, durch Tunnels oder Stege verbundenen Bahnsteigen und mit besonderen Abfertigungsstellen für Güterzüge.

Hier müssen sich die diensthuenden Beamten bei der Ankunft und der Abfahrt der Züge auf den verschiedenen Bahnsteigen aufhalten und können sich erstere nun meist wegen der grossen Entfernung und der zwischenstehenden Fahrzeuge nicht mehr unmittelbar mit den im Betriebs- oder Telegraphenzimmer befindlichen Bediensteten verständigen, sodass hierfür besondere Einrichtungen geschaffen werden müssen.

Im Jahrgang 1888 Nr. 6 d. Ztg. wurde vorliegende Frage bereits erörtert, und wurde, hierdurch angeregt, in Nr. 18 derselben Zeitschrift von einem Betriebsbeamten nach eingehender Besprechung der Angelegenheit vorgeschlagen, dass jeder Abfertigungsbezirk ein eigenes Telegraphenbüreau erhalten solle, und dass die regelmässig vorkommenden Aufträge dorthin auf kleinen, mit Vordruck versehenen und von dem Beamten nach Bedarf auszufüllenden Zetteln zu übersenden wären.

In derselben Nummer wurde eine in Halberstadt angewandte Einrichtung empfohlen, bei welcher Boten mit Blechmarken die Aufträge übermitteln, während kurz in Nr. 21 der obenerwähnten Zeitung, dann ausführlich in dem von L. Kohlfürst 1893 herausgegebenen Buche: „Die elektrischen Telegraphen und Signalmittel auf der Frankfurter Ausstellung" elektrische Klingelwerke beschrieben sind, die sich auf Bayerischen Bahnen bewährt haben.

In der Natur der Sache liegt es, dass sich eine allgemeine, für alle Fälle passende Einrichtung nicht finden wird, sondern dass je nach der Grösse des Verkehrs, nach der Zahl und Entfernung der Zugabfertigungsbezirke und nach den örtlichen Verhältnissen des Bahnhofs im allgemeinen die zweckentsprechendste Art einer Vermittelung von Anfragen und Aufträgen gesucht werden muss.

In folgendem möchte nun über einen Versuch berichtet werden, der zu fraglichem Zwecke im Bahnhofe Rosenheim der Königlich Bayerischen Staatsbahn mit „Sprachrohren" angestellt wurde.

Der Bahnhof Rosenheim, in welchem die 5 Linien von München, Salzburg, Kufstein, Holzkirchen und Mühldorf einmünden, besitzt zur Zeit einen Hauptbahnsteig mit zungenförmiger Verlängerung und zwei durch Tunnels verbundene Zwischenbahnsteige. Ein dritter Zwischenbahnsteig wird in nächster Zeit zur Ausführung kommen, wie auch nach vollendetem Umbau die Herstellung einer Weichen- und Signalcentralisirung vorgesehen ist.

Vom Hauptbahnsteig und dessen Verlängerung aus kann sich der Betriebsbeamte mit den Telegraphisten soweit verständigen, dass lediglich von dem nördlichen Ende aus eine Klingelwerkverbindung hergestellt werden musste, um für einen abzulassenden Zug den Auftrag zum Abläuten mittelst des Streckenläutewerks geben zu können.

Von den Zwischenbahnsteigen aus dagegen ist dem Betriebsbeamten eine unmittelbare Verständigung meist nicht möglich, da von dort oft, insbesondere während der Sommermonate, mehrere Züge ohne Unterbrechung abgefertigt werden müssen.

Wegen des Uebergangs der Reisenden von den einen Linien auf die anderen, wegen des häufigen Verkehrs von Sonderzügen und wegen sonstiger örtlicher Verhältnisse sind ausser den regelmässig vorkommenden Aufträgen die verschiedensten Anfragen und Anordnungen erforderlich.

Da hierfür Zettelträger zu viel Zeit beansprucht hätten, da ferner auch mehrere vereinbarte Zeichen zur Verständigung nicht ausreichen, also Klingelwerkverbindungen nicht genügen würden und endlich für Telephonkabinen auf den Zwischenbahnsteigen kein Raum verfügbar ist, so entschloss man sich versuchsweise Sprachrohrverbindungen zwischen dem Telegraphenzimmer und den Zwischenbahnsteigen herzustellen.

Hierzu wurden schmiedeeiserne Rohre von 32 mm Lichtweite verwendet, die etwa 1 m tief unter Schwellenoberkante verlegt sind.

Die Rohre sind nur an den Enden, wo sie in die Höhe des Mundes geführt sind, gekrümmt, ausserdem vollständig gerade. Scharfe Ecken wären selbstverständlich zu vermeiden, aber auch mehrere Krümmungen dürften nicht vorkommen.

Zur Ableitung des sich in den Rohren bildenden Wassers wurde ein Schacht in der Mitte der Leitungen hergestellt, gegen welchen die Rohre fallen und woselbst sie mit Ablasshähnen versehen sind.

Die Mundstücke sind entsprechend erweitert und mit Gummikissen und Gummistöpsel versehen.

Erstere wurden gewählt, um störende Nebengeräusche vom Ohr abzuschliessen, haben sich jedoch im Freien nicht gut gehalten und dürften durch Emailränder zu ersetzen sein.

Die Längen der Sprachrohre betragen rund: 25, 40 und 55 m.

Zwischen dem Telegraphenzimmer und der Fahrkartenausgabestelle wurde ferner ein 27 m langes Sprachrohr aus Weissblech hergestellt.

Zum Anrufen an die Sprachrohre dienen elektrische Klingelwerke. Es sind zu diesem Zwecke neben den Rohrausmündungen an den Zwischenbahnsteigen Induktoren mit Druckknöpfen in gusseisernen Gehäusen und darüber unter den Bahnsteigdächern Wechselstrom-Klingelwerke angebracht, während im Telegraphenzimmer ausser dem Induktor und einem kleinen Klingelwerk ein Kasten mit soviel Fallklappen untergebracht ist, als äussere Sprech- und Anrufstellen vorhanden und in Reserve vorgesehen sind.

Im Fahrkartenzimmer befindet sich ebenfalls ein Induktor mit Klingelwerk.

Die Kosten der Einrichtung betrugen im ganzen etwa 1 100 ℳ.

Hiervon treffen auf:

1. Aufreissen und Wiederherstellen des Pflasters, Erdaushub, Durchbrechen des Gebäudefundaments und der Bahnsteiguntermauerung, Schreinerarbeit . . . . zusammen 110 *M.*
2. Für 6 Induktoren und Klingelwerke, Kasten mit 8 Fallklappenvorrichtungen, Blitzschutzvorrichtungen . . . . zusammen 560 „
3. Für Drahtleitungen . . . . 80 „
4. Für 147 m Sprachrohre nebst Schallbechern von Messing, mit Gummistöpsel und Gummikissen, Rohrverschraubungen, Entleerungshähne, Rohrschellen . . . . zusammen 350 „

Zusammen 1 100 *M.*

Die elektrischen Apparate wurden von der Firma Reiner in München, die Sprachrohre von dem Installationsgeschäft Gebrüder Scheurer in München geliefert.

Versuche ergaben, dass an den 3 Zwischenbahnsteigen ohne merklichen Unterschied nicht nur einzelne Worte, sondern zusammenhängende Sätze deutlich verständlich waren. Hierbei musste nur bei grösserem, in unmittelbarer Nähe stattfindendem Geräusch, wie bei Vorüberfahrt eines Zuges, das Ohr unmittelbar an die Rohrmündung gebracht werden, während dasselbe sonst bis auf etwa 30 cm Abstand abgehalten werden konnte.

Die Handhabung ist folgende:

Ein einmaliges, vom Zwischenbahnsteig oder dem Hauptbahnsteig aus erfolgendes Läuten in das Telegraphenzimmer bedeutet den Auftrag zum Abläuten eines Zuges. Das Verstandenzeichen ist einmaliges Rückläuten.

Will das Sprachrohr benutzt werden, so wird durch dreimaliges Drehen der Induktorkurbel unter Andrücken des Knopfes ein dreimaliges Klingelzeichen gegeben und in gleicher Weise erwidert. Hierauf spricht der Anrufende, während der Angerufene am Schallbecher hört. Zum Schluss gibt der Angerufene Antwort oder gibt den Auftrag als Verstandenzeichen zurück.

Die Einrichtung hat sich während des vergangenen Sommers gut bewährt und wird von den Betriebsbeamten als besonderer Vorzug gegenüber den Klingelwerken betont, dass aus der Rückantwort derjenige bekannt ist, welcher einen Auftrag erhalten hat. Förderreuther.

Der Begriff: „Eisenbahnbetrieb im Krankenversicherungsgesetz“ vom 10. April 1892.

1. § 1 des Krankenversicherungsgesetzes in der Fassung der Novelle vom 10. April 1892 unterwirft die gegen Lohn oder Gehalt im Eisenbahnbetriebe beschäftigten Arbeiter und kleineren Betriebsbeamten dem gesetzlichen Krankenversicherungszwange. Das Reichsgesetz vom 28. April 1885, welches die Versicherung gegen Krankheit (1883er Gesetz) seinerzeit auf die Transportgewerbe ausdehnte, erwähnt in § 1 ausdrücklich „den gesammten Betrieb der Eisenbahnverwaltungen.“ Durch die Novelle zum Krankenversicherungsgesetz (vom 10. April 1892) wurden redaktionell die Bestimmungen jenes sogen. Ausdehnungsgesetzes, soweit sie die Krankenversicherung betrafen, in den neuen Text des Krankenversicherungsgesetzes hineingearbeitet und demnächst insoweit aufgehoben. Wenn daher in § 1 des 1892er Gesetzes jener Ausdruck: „Gesammter Betrieb der Eisenbahnverwaltungen“ nicht gebraucht ist, so darf daraus nicht etwa gefolgert werden, dass jetzt etwas anderes gelten soll, wie bisher. Es sind vielmehr auch jetzt die im gesammten Betriebe der Eisenbahnverwaltungen beschäftigten Personen in demjenigen Umfang, in welchem die bestimmten Kategorien überhaupt versicherungspflichtig sind, der Krankenversicherungspflicht unterworfen. Der Ausdruck des Ausdehnungsgesetzes wollte nur darauf hinweisen, dass bei den Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltungen „ein einheitlicher Betrieb mit verschiedenen Ausflüssen“, nicht eine Summe von Einzelbetrieben (wie bei der Marine- und Heeresverwaltung) in Betracht kommen. Bei den Eisenbahnen steht der Betriebsdienst als solcher in Frage.[1])

Die Versicherung beschränkt sich aber auch hier auf die im „Betriebe“ beschäftigten Personen. Das Wort Betrieb ist bei den Eisenbahnen nicht etwa nur in dem beschränkten Sinne des Haftpflichtgesetzes, sondern im weitesten Sinne zu verstehen. Im „Eisenbahnbetriebe“ beschäftigt und deshalb nach Maassgabe des Gesetzes versichert ist also jeder, welcher bei technischen Verrichtungen irgend welcher Art, die zum Eisenbahnbetriebsdienste als solchem gehören (im Gegensatz zu der Beschäftigung in den Büreaus, beim Reinigen der Zimmer usw.), beschäftigt ist. Zum Eisenbahnbetrieb gehört sowohl der Dienst bei den Eisenbahnzügen, als auf dem Bahnkörper und den Stationen, desgleichen der Dienst der Wagenwärter, Bremser und der mit Auf- und Abladen beschäftigten Personen. Nicht zum Eisenbahnbetrieb im Sinne des Gesetzes gehören die Büreaubeamten im kaufmännischen Theile des Betriebs (einschliesslich der Verrechnung und Kontrole). Die Eisenbahnwerkstätten gehören zu den Fabriken. Auch die Bahnhofsarbeiter fallen unter § 1, die Eisenbahnbauten fallen unter den Begriff: Bauten (§ 1 Abs. 1).

Ausgenommen von der Versicherung sind (§ 2b): Betriebsbeamte, Werkmeister und Techniker, sowie die landesgesetzlich oder durch Verfügung des Reichskanzlers versicherungspflichtig gemachten Reichs-, Staats- oder Kommunalbeamten, alle, wenn ihr Arbeitsverdienst $6^2/_3$ *M.* täglich oder 2 000 *M.* jährlich nicht übersteigt, sowie im Dienste des Reichs, eines Staates oder Kommunalverbandes beschäftigte Personen, welche dem Reich, Staat oder Kommunalverband gegenüber in Krankheitsfällen Anspruch auf Fortzahlung des Gehaltes oder Lohnes mindestens für 13 Wochen oder auf die Mindestleistungen der Gemeindekrankenversicherung besitzen.

Auch der Ausdruck „Eisenbahn“ ist im weitesten Sinne zu verstehen, und umfasst „alle zur Beförderung von Personen oder Gütern mittelst elementarer“ Kraft oder auf Schienen bestimmten Transportmittel, also nicht nur die grossen Lokomotivbahnen, welche die Verbindung zwischen entfernten Gegenden vermitteln, sondern auch die kleineren Strassen-, Pferde-, elektrischen Bahnen und ähnliche Unternehmungen (Motive zu § 1 Ausf.-G.). Maassgebend erscheint hier die Definition einer Entscheidung des Reichsgerichts: „Eisenbahnen sind Unternehmungen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage (R.-G. 1 S. 252). Unerheblich ist, ob die Bahn dem Transportgewerbe dient und durch welche Kraft sie betrieben wird. Auch Arbeitsbahnen und Verbindungsbahnen gehören hierher (R.-G. 2 S. 8, 38; 7, S. 40), desgleichen die noch nicht dem Verkehr übergebenen (Amtliche Nachrichten des R.-Vers.-A. 1 S. 160), welche öfters zu den Bauten gerechnet werden. Eingehende Erörterungen über den Begriff „Eisenbahnbetrieb“ finden sich in dem Werke von K. Landmann, Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich (München, Verlag von Beck 1893), S. 69. Zum Begriffe der Eisenbahnunternehmung gehört jedenfalls die feste Spurweite (s. den Artikel „Eisenbahnen“ von Cohn in Conrad's Handwörterbuch der Staatswissenschaft III. S. 147 und das grosse Werk von Hermann, Das Eisenbahngeleise). Dagegen ist die Art des verwendeten Motors unerheblich. Es sind also hierher sowohl diejenigen Eisenbahnunternehmungen zu rechnen, welche sich der Lokomotive als Zugkraft bedienen, wie diejenigen, welche feststehende Dampfmaschinen benutzen (z. B. Drahtseilbahnen), dann auch die elektrischen Bahnen und die Pferdebahnen, ferner solche Bahnen, bei welchen, wie z. B. bei gewissen Drahtseilbahnen, der durch Wasserfüllung hergestellte Gewichtsunterschied als Motor benutzt wird usw.

2. Personen, welche in den Eisenbahnunternehmungen gehörigen Maschinenwerkstätten beschäftigt werden, sind nicht im Eisenbahnbetriebe thätig; die Eisenbahnwerkstätten sind Fabriken oder sonstige stehende Gewerbebetriebe oder Betriebe mit maschinellen Anstalten. Auch hier unterliegen die beschäftigten Arbeiter und kleinen Betriebsbeamten nach § 1 der Krankenversicherung. Eine Definition des Begriffs „Fabrik“ enthält das Krankenversicherungsgesetz nicht, sie ist übrigens entbehrlich, da ja auch die gewerblichen und Handwerksbetriebe unter das Gesetz fallen. Dass die Eisenbahnwerkstätten zu den Fabriken im Sinne des § 1 Pos. 2 G.-O. gehören, ergibt sich zweifellos aus folgenden Gründen: Als Fabrik im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes hat jeder Gewerbebetrieb zur Herstellung, Bearbeitung oder Verarbeitung von Gegenständen zu gelten, der nach Art und Umfang des Betriebs oder wegen der Verwendung von Motoren über die Grenze des Handwerksbetriebs hinausgeht. Einen weiteren praktischen Anhaltspunkt gibt § 1 Abs. 4 des 1889er Unfallvers.-Gesetzes durch die Bestimmung, dass als Fabriken insbesondere diejenigen Betriebe gelten, in welchen die Bearbeitung oder Verarbeitung von Gegenständen gewerbsmässig ausgeführt wird, und in welchen zu diesen Zwecken mindestens 10 Arbeiter regelmässig beschäftigt werden usw. Im übrigen ist allgemein anerkannt, dass als Fabrikanlagen alle Gewerbeanlagen zu behandeln sind, bei denen sich die nach dem Sprachgebrauch und den Anschauungen des gewerblichen Lebens für die Fabrik maassgebenden thatsächlichen Merkmale vorfinden. Von diesem Gesichtspunkte ging auch das Reichsversicherungsamt aus, als es in Ausübung der ihm nach

[1]) Siehe v. Woedtke, Kommentar zum Krankenversicherungsgesetz, 4. Aufl. Berlin, Guttentag, 1893, S. 60, Anmerkung 10.

§ 1 Abs. 5 des Unfallvers.-Gesetzes zustehenden Entscheidungsbefugniss darüber Bestimmung traf, welche gewerbliche Anlagen als Fabriken zu behandeln seien.[2]) Entscheidend sind jedenfalls für die Begriffsbestimmung die objektiven Momente des Betriebs, welche nach den Anschauungen des wirthschaftlichen Lebens für das Vorhandensein einer Fabrik gefordert werden. Das für den Fabrikbetrieb hauptsächlich in Betracht kommende Merkmal ist, dass bei der Beschaffung, Be- und Verarbeitung der den gewerblichen Prozess durchlaufenden Gegenstände eine weitgehende Arbeitstheilung besteht. Neben letzterer (auf welche insbesondere vom R.-G. vom 12. März 1891 das Hauptgewicht gelegt wird) kommen noch eine Anzahl anderer Merkmale unterstützend in Betracht, insbesondere die Thatsache, dass grössere Waarenmengen hergestellt werden und in ausgedehnteren Räumlichkeiten unter Verwendung einer grösseren Anzahl von Hilfspersonen gearbeitet wird, endlich dass Maschinen und elementare Kräfte zur Verwendung gelangen. Ueberall gelten deshalb die von Eisenbahnverwaltungen betriebenen Anstalten zur Be- und Verarbeitung von Gegenständen, wie die Eisenbahn-Haupt- und Betriebswerkstätten, Gaswerke und Schwellenimprägniranstalten, beim Zutreffen obiger Merkmale des Grossbetriebs, als Fabriken. Wenn sie auch nur für den Bedarf des Eisenbahnunternehmens arbeiten, so ist doch das Merkmal der Gewerbsmässigkeit dadurch gegeben, dass diese Unternehmung selbst zum Zwecke der Gewinnerzielung betrieben wird.[3]) Die Frage über die Grenze zwischen Fabrik- und Gewerbebetrieb ist übrigens für die persönliche Versicherungspflicht von geringer Bedeutung, da dem Fabrikbetriebe der handwerksmässige und maschinelle gleichstehen (§ 1 Abs. 1 Ziff. 2); von ihrer Beantwortung hängt es aber häufig ab, bei welcher von mehreren neben einander bestehenden Kassen die Arbeiter eines bestimmten Betriebs zu versichern sind.

Meistens vereinigt die für ein Eisenbahnunternehmen errichtete Betriebskrankenkasse alle im Betriebe im weitesten Sinne thätigen Arbeiter und kleinen Betriebsbeamten. Ein uns vorliegendes Statut einer solchen Betriebskrankenkasse enthält über die Verpflichtung und Berechtigung zum Beitritt folgende, dem Reichsgesetz über die Krankenversicherung entsprechenden Bestimmungen:

§ 2. I. Der Kasse gehören als versicherungspflichtige Mitglieder an:

a) alle im Arbeiterverhältniss gegen Lohn beschäftigten Personen; ausgenommen von der Theilnahmepflicht sind jedoch diejenigen, deren Beschäftigung durch die Natur ihres Gegenstandes oder im Voraus durch den Arbeitsvertrag auf einen Zeitraum von weniger als einer Woche beschränkt ist, sofern sie nicht durch statutarische Bestimmung auf Grund des § 2 K.-V.-G. für versicherungspflichtig erklärt worden sind;

b) die kündbar angestellten etatsmässigen Beamten, die ausseretatsmässigen Beamten und die mit Beamteneigenschaft betrauten Personen; ausgenommen von der Theilnahmepflicht sind jedoch alle diejenigen, deren Diensteinkommen $6^2/_3$ *M.* für den Tag oder, wenn dasselbe nach grösseren Zeitabschnitten bemessen ist, 2000 *M.* für das Jahr gerechnet, übersteigt, oder die der Eisenbahnverwaltung gegenüber in Krankheitsfällen einen Anspruch auf Fortzahlung des Diensteinkommens mindestens für 13 Wochen nach der Erkrankung oder auf eine den Bestimmungen des Krankenversicherungsgesetzes entsprechende Krankenunterstützung haben.

II. Die Verpflichtung zum Beitritt erstreckt sich demnach auf alle in den Büreaus der Direktion, bei der Bahnunterhaltung, auf den Bahnhöfen, in den Werkstätten beschäftigten Arbeiter, sowie auf Hilfsheizer, Hilfsbremser, Hilfsschaffner, Hilfswärter, Lehrlinge in den Werkstätten und auf alle in den Expeditionen und sonstigen Büreaus der Bahn beschäftigten Gehilfen und Arbeiter, sofern nicht die unter Abs. I a) und b) bezeichnete Ausnahmefälle vorliegen. —

Die unter II. enthaltenen Kategorien von Arbeitern und Bediensteten umfassen wohl das gesammte, bei einem grösseren Eisenbahnunternehmen thätige, dem Versicherungszwange unterworfene Personal. Eine vollständige Uebersicht enthält die weitere Bestimmung über die Anmeldung des Beitritts zur Kasse.

V. Der Beitritt ist bei der vorgesetzten Dienststelle anzumelden und zwar:

von ständigen Hilfsbremsern, Hilfsschaffnern, Stations- und Güterbodenarbeitern, sowie von den diätarisch beschäftigten Stations- und Expeditionsgehilfen

bei den Stations- oder Güterabfertigungsvorstehern,

von bei der Bahnverwaltung beschäftigten Arbeitern einschliesslich Hilfswärtern

bei den Bahnmeistern,

von allen Arbeitern in den Werkstätten, Lokomotivschuppen usw. einschliesslich der ständigen Hilfsheizer und technischen Hilfswagenwärter

bei den Werkstättenvorstehern,

von den bei der Centralverwaltung und sonst noch diätarisch beschäftigten Gehilfen und Arbeitern

bei den nächsten Vorgesetzten. —

3. Eisenbahnbauten fallen unter den Begriff „Bauten“ (§ 1 Ziff. 1 K.-V.-G.).

[2]) s. Schenkel, Die Deutsche Gewerbeordnung, Bd. II, S. 191.
[3]) s. Schenkel, l. c. S. 194.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 1,38 km lange Strecke Jöhstadt-Jöhstadt (Ladestelle) — Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Wolkenstein-Jöhstadt — der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3783 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Königlich Preussische Eisenbahndirektionen, betreffend das Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 3862 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn. Das Plenum des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses nahm diese Regierungsvorlage (s. Nr. 96 S. 905 d. Ztg.) unverändert an; nur die Bestimmung wurde beanstandet, dass auf der Böhmischen Westbahn die Tarife der Staatsbahnen nicht sofort eingeführt, sondern die bisherigen Tarife vorläufig beibehalten werden.

Regierungsvertreter Sektionschef Dr. R. v. Wittek erklärt, es sei nicht die Absicht der Regierung, den jetzigen Zustand der Tarife auf der Böhmischen Westbahn permanent aufrecht zu halten, sondern es sei gemeint, dass in einer voraussichtlich nicht sehr fernen Zukunft die zwischenweilige Regulirung der Tarife der älteren Staatsbahnen das Mittel bilden werde, um das auch von der Regierung unverrückt im Auge behaltene Ziel einer übereinstimmenden Tarifirung auf den verschiedenen Hauptlinien des Staatsbahnnetzes in Vollzug zu setzen. Der Uebergangszustand wird daher voraussichtlich von nicht allzu langer Dauer sein. Ein solcher Uebergangszustand sei auch bei den früheren Verstaatlichungen in kürzerer oder längerer Dauer immer vorgekommen.

Es wurden ausser der Resolution, betreffend den Bau der Bahn Troppau-Wigstadtl mit Zweigbahnen nach Wagstadt und Fulnek, noch die folgenden 3 Resolutionen angenommen. Die Regierung wird aufgefordert

a) dahin zu wirken, dass die Verbindung der Stadt Hotzenplotz mit der Mährischen Centralbahn durch eine Lokalbahn mit aller Beschleunigung durchgeführt werde;

b) gleichzeitig mit der Uebernahme des Betriebes der Böhmischen Westbahn zu veranlassen, dass, insolange auf derselben das Staatsbahnbareme im Lokalverkehre die Durchrechnung dieses Baremes in der Weise platzgreift, wie es rücksichtlich des Wechselverkehrs zwischen den Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn derzeit der Fall ist;

c) nach Uebernahme des Betriebes der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn durch die Staatsverwaltung baldmöglichst die Tarife mit jenen der übrigen Staatsbahnlinien gleichzustellen.

Die Oesterreichische Regierungsvorlage, betreffend die Lokalbahnen.

Der Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses hat die Berathungen hierüber (siehe Nr. 96 S. 905 d. Ztg.) fortgesetzt und beendigt. Bei der Debatte über die Pupillarsicherheit der von einer Landesbank oder anderen statutenmässig befugten Kreditinstituten ausgegebenen Schuldverschreibungen beantragte Referent Dr. Russ, auch die von den Kronländern aufgenommenen Anleihen in diesen Paragraph mit aufzunehmen und ihnen unter den gleichen pragmatischen Bedingungen die Pupillarsicherheit

zuzugestehen. Gegen diesen Antrag sprach sich der Vertreter des Justizministeriums aus, worauf der Referent seinen Antrag zurückzog, welcher dann als Minoritätsvotum angemeldet wurde. Zu Art. 9, welcher von den Begünstigungen der Lokalbahnen durch die Staatseisenbahn-Verwaltung spricht, beantragte der Referent, dass die Befreiung von der Anrechnung eines Theils der Centralverwaltungskosten, sowie von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung für die Mitbenutzung bestehender Anlagen der Staatsbahnen und für die in Anschlussbahnhöfen durch die Staatsorgane besorgten Stationsdienste nicht blos jenen Lokalbahnen gewährt wurde, welche vom Staate betrieben werden, sondern auch denjenigen, welche sich im eigenen Betriebe befinden. Diese Erweiterung wurde zum Beschlusse erhoben. Es wurde sodann Art. 9 nach der Regierungsvorlage mit dem Beisatze des Referenten angenommen, dass die Beistellung der Fahrbetriebsmittel auch gegen eine nach den Prozenten der Transporteinnahmen zu berechnende jährliche Vergütung erfolgen könne. Bei Art. 10 beantragt der Referent die Weglassung der Bestimmung, wonach die Beitragsleistungen des Staates zur Kapitalsbeschaffung in Form jährlicher Subventionen aufzuhören hätten, wenn die Bedeckung des Anlagekapitals aus den eigenen Erträgnissen gesichert erscheint, weil sowohl die Höhe und die Art, als auch die Zeitdauer solcher Beitragsleistungen des Staates in jedem einzelnen Falle von dem Uebereinkommen abhängen werden, welches die Staatsverwaltung mit den Lokalbahnunternehmungen abschliesst. Dieser Antrag wurde angenommen. Der Art. 16 (Definition der Kleinbahnen) wurde in folgender Fassung angenommen: „Unter Kleinbahnen (Tertiärbahnen) im Sinne dieses Gesetzes sind jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Lokalbahnen zu verstehen, welche für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringer Bedeutung sind (normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Strassenbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen usw.). Insbesondere sind Kleinbahnen in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, sowie alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden. Die Anerkennung einer Lokalbahn als Kleinbahn (Tertiärbahn) und die Konzessionsertheilung für dieselbe steht dem Handelsministerium im Einvernehmen mit anderen betheiligten Ministerien und dem Reichs-Kriegsministerium zu. Die Konzessionsdauer ist für autonome Körperschaften mit höchstens 90, für andere Konzessionäre mit höchstens 50 Jahren zu bemessen.“ Im Art. 21, welcher die Regierung ermächtigt, bei Konzessionirung von Kleinbahnen auf Einlösung und Heimfallsrecht zu verzichten, wurde beigefügt, dass autonomen Körperschaften gegenüber auf beide Rechte verzichtet werden müsse. In den Schlussbestimmungen wurde ausgesprochen, dass das Gesetz am 31. Dezember 1904 zu erlöschen habe.

Eine Resolution wegen Revision des Enteignungsgesetzes wurde schliesslich angenommen.

Der Bericht des Ausschusses über die Gesetzesvorlage und die beantragten Abänderungen an das Plenum des Abgeordnetenhauses liegt bereits vor, welches in der nächsten Woche darüber berathen und beschliessen wird.

Erhöhung der Oesterreichischen Staatseinnahmen aus dem Personenverkehr der Eisenbahnen.

Finanzminister Dr. v. Plener hatte im Budgetausschusse angekündigt, dass er die Bedeckung jenes Theiles des Erfordernisses für die den Beamten der unteren Rangklassen zu gewährenden Dienstalters- und Subsistenzzulagen durch die Erhöhung der Staatseinnahmen aus dem Personenverkehr der Eisenbahnen sicherzustellen gedenke. Ueber die definitive Formulirung des Projektes schweben, wie der Finanzminister dem Ausschusse mittheilte, derzeit noch Verhandlungen mit dem Handelsministerium. Es sind, wie die offiziöse „Presse“ bemerkt, bei der in Aussicht genommenen Maassregel zwei Alternativen ins Auge zu fassen. Die eine wäre die Erhöhung der Personentarife auf den Staatsbahnen. Wenn dieser Weg gewählt würde, dann wäre es ausschliesslich der Personenverkehr auf den im Staatsbetriebe stehenden Linien, welcher für die Bedeckung des erwähnten Erfordernisses im Betrage von rund 1,4 Millionen Gulden aufzukommen hätte. Es wäre aber auch möglich, dass man sich zu einer Personen-Transportsteuer entschliesst, welche in Form einer Erhöhung des gegenwärtigen Fahrkartenstempels durchzuführen wäre. In diesem Falle würde die Erhöhung der Staatseinnahmen in dem Personenverkehre sämmtlicher Eisenbahnen (der Privat- und Staatsbahnen) gefunden werden. Die Personen-Transportsteuer würde sich wesentlich von der vor einigen Jahren geplanten allgemeinen Eisenbahn-Transportsteuer unterscheiden, welch letztere den gesammten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) umfasst und deren Erträgniss die von der jetzt geplanten Maassregel erwartete Mehreinnahme sehr erheblich übersteigen hätte. Weder die Erhöhung des Fahrkartenstempels noch eine eventuelle Hinaufsetzung der Personentarife der Staatsbahnen würden mit Rücksicht auf den relativ nicht bedeutenden, durch diese Maassregel zu bedeckenden Betrag von 1,4 Millionen Gulden eine fühlbare Belastung des Publikums darstellen.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Bauunternehmer Viktor Noback in Prag für eine schmalspurige Lokalbahn von Böhmisch-Kamnitz nach Herrnskretschen, sowie von Herrnskretschen nach Laube mit Abzweigung von der erstgenannten Linie nach Kreibitz-Teichstadt und nach Tetschen auf die Dauer eines Jahres,

b) der Firma Stern & Hafferl in Wien für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von See am Mondsee nach Unterach am Attersee auf die Dauer von 6 Monaten.

Vorkonzession für einen Donau-Moldaukanal.

Das K. K. Handelsministerium hat dem Fabrikbesitzer Franz Ferdinand Poeschl in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schifffahrtskanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Konzessionsurkunde vom 22. Oktober d. J. für die Lokalbahn von Schwarzenau nach Zwettl.

Das „R.-G.-Bl.“ Nr. 218 und das „Verordn.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 138 publiziren die Urkunde für diese der Stadtgemeinde Zwettl auf die Dauer von 90 Jahren ertheilte Konzession. Für diese Lokalbahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der 4 % Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 900 000 fl. gleichkommt. Der Bau der Lokalbahn ist längstens binnen 1½ Jahren zu vollenden. Derselben werden die gewöhnlichen Stempel- und Steuerbefreiungen gewährt. Für die Einhaltung der Bedingungen hat die Konzessionärin eine Kaution von 5 000 fl. zu erlegen. Von den sonst vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen kann insoweit abgesehen werden, als dies die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, sowie die ermässigte Fahrgeschwindigkeit gestatten. Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben; das Gleiche gilt bezüglich aller Lieferungen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche gegen Uebernahme von Stammaktien durch die Interessenten sichergestellt werden. Den Betrieb führt gegen Vergütung der Kosten die Staatsverwaltung, welche die Bahn zu den in der Urkunde stipulirten Bedingungen jeder Zeit einlösen kann. Aus den wie in Nr. 90 S. 845 d. Ztg. überschriftlich zusammengestellten Bedingnissen ist hervorzuheben, dass diese Lokalbahn in einer Länge von 22 km von der Station Schwarzenau-Zwettl der Strecke Wien-Gmünd abzuzweigen hat und nach der neu anzulegenden Station Zwettl zu führen ist. Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen hat höchstens 5 km zu betragen.

Die Anbringung von Bremsvorrichtungen bei Reservoirwagen.

Zwischen den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen wurden vor längerer Zeit schon für den inländischen Verkehr Vorschriften über die Behandlung der zum Transporte von Flüssigkeiten eingerichteten Reservoirwagen vereinbart. Das K. K. Handelsministerium hat mit Erlass vom 8. November d. J. mit Rücksicht darauf, dass demselben Typenpläne für Reservoirwagen ohne Bremsvorrichtungen zur Genehmigung vorgelegt werden, den Privateisenbahn-Verwaltungen nahe gelegt, nur für die mit Bremsvorrichtungen versehenen Reservoirwagen die Einstellung in den gesellschaftlichen Park anzusuchen, um die Freizügigkeit dieser Wagen auf den Oesterreichischen Bahnen zu sichern.

Gefahrenklassen bezüglich der Unfallversicherung der Arbeiter.

Mit dem Oesterreichischen Gesetze vom 20. Juli 1894 wurden mehrere Unternehmungen in die Unfallversicherung einbezogen. Mit der Verordnung des K. K. Ministeriums des Innern wurde die Eintheilung der in die Unfallversicherung einbezogenen Unternehmungen in die Gefahrenklassen festgesetzt. Bezüglich des Eisenbahnbetriebes wurden folgende Gefahrenklassen bestimmt (von welchen Klassen die höhere Ziffer auch die grössere Gefahr andeutet): Eisenbahnen mit Dampfkraft, die gesammten Betriebe derselben, einschliesslich der Hilfsbetriebe Klasse VIII; Strassenbahnen mit Dampfbetrieb Klasse VIII; desgl. mit elektrischem Betrieb Klasse VII; desgl. mit thierischer Zugkraft Klasse VI; Rollbahnen ohne

elementare oder thierische Zugkraft Klasse VIII; Seilbahnen Klasse VIII.

Probefahrt mit neuen Personenwagen der K. K. Staatsbahnen.

Diese von der Nesseldorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft erbauten Interkommunikationswagen haben eine eigenthümliche Konstruktion der durchgehenden Stoss- und Zugvorrichtung, wodurch das Eigengewicht dieser Wagen bei gleichem Fassungsvermögen um etwa 40 % verringert ist. Dies wurde dadurch erzielt, dass das bisher übliche schwere eiserne Untergestell vermieden wird, und dass möglichst leichte Materialien, wie wetterfeste Fourniere für die Verkleidung der Kastenwände, sowie an Stelle von Eisenbestandtheilen grösstentheils Aluminium zur Verwendung gelangten. Diese neuen Wagen und der stets ruhige Gang derselben haben bei der kommissionellen Probefahrt, welcher der K. K. Handelsminister, Sektionschef von Wittek und andere Fachmänner anwohnten, allgemein befriedigt.

Aufforstung und Bepflanzung von für den Betrieb entbehrlichen Bahnflächen.

Hierüber hat die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen eine umständliche Instruktion an ihre Organe hinausgegeben. Dieselben haben auch die Weisungen der diesfalls von der Direktion betrauten Fachmänner bei deren Streckenbereisungen zu beobachten; namentlich sollen die Edelweide für die Korbindustrie, die Pappel und Obstbäume nach der für dieselben günstigen Bodenbeschaffenheit, nicht minder lebende Hecken für die Umzäunung des Bahnkörpers gepflegt werden. Endlich sind Belobungen für diejenigen Angestellten in Aussicht genommen, welche sich diese Kultur, selbstverständlich ohne Beeinträchtigung ihrer Dienstpflichten, mit Erfolg angelegen sein lassen.

Lokalbahnaktion im Temeser Komitate.

Die Generalkongregation des Komitates hat in Temesvár den Beschluss gefasst, dass dieselbe zum Ausbau der Lokalbahnlinien Versec-Rubir-Temesvár-Lippa, dann Temesvár-Gross-St. Miklós und Temesvár-Buzias und eventuell für noch andere projektirte Lokalbahnen dieses Komitates vorläufig ein Anlehen von 1000000 fl. mit 5,75 % Verzinsung und Amortisation auf 50 Jahre zum Kurse von 95 aufnimmt. Dieses Anlehen soll zur verhältnissmässigen Hilfsbetheiligung an den genannten Lokalbahnunternehmungen dienen.

Kapitalvermehrung der Budapester Stadtbahn.

Die Direktion der Budapester elektrischen Stadtbahn hat den Beschluss gefasst, zum Zwecke des Baues neuer Linien das Aktienkapital von 4 auf 5 Millionen Gulden zu erhöhen. Die Zustimmung der Ungarischen Regierung ist bereits erfolgt. Die Gesellschaft emittirt 10000 Aktien, welche, wie die bereits cirkulirenden, auf je 100 fl. lauten und den alten Aktionären zum Kurse von 215 angeboten werden, so zwar, dass auf je 4 alte Aktien 1 neue entfällt. Die Durchführung der Finanzoperation wurde der Anglo-Oesterreichischen Bank übertragen, welche die Emission übernommen hat mit der Verpflichtung, den jetzigen Aktionären das Bezugsrecht zum Kurse von 215 einzuräumen. Die Aktien der Budapester elektrischen Stadtbahn wurden mit 292 fl. für 100 fl. Nominale notirt; die Dividende für das Jahr 1893 betrug 8 fl.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Zwei Monarchen haben vom Throne herab den Volksvertretern verkündet, dass der Europäische Friede ein sicherer und besser als bisher gefestigt sei, aber einen ungestörten Fortschritt der materiellen Entwickelung konnten sie nicht in Aussicht stellen. Die soziale Frage beunruhigt die Gemüther, welche speziell in Oesterreich die Verhandlungen über die Wahlreform zu einer äusserst schwierigen gestaltet. In Ungarn ist der Fortbestand des Ministeriums noch immer nicht gesichert; die Finanzminister beider Reichshälften sind in ernstlicher Sorge wegen Aufbringung der für die Währungsreform nothwendigen Mittel. Die in Aussicht genommene Erhöhung der Personentarife in Oesterreich begegnete einer getheilten Beurtheilung; die Einnahmen der Privatbahnen würden dadurch nicht sonderlich vermehrt, die Staatsbahnen aber würden an das Aerar nur ein geringes Plus abführen. Das Geschäft war auch in Bahneffekten lustlos und die neu eröffnete Telephonverbindung Wien-Berlin wurde von der Börse wenig benutzt. Von Bahnaktien stiegen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3490), Aussig-Teplitzer Bahn (1800), Böhmische Nordbahn (315) und Kaschau-Oderberger Bahn (195). Schwächer blieben Buschtêhrader Bahn (lit. A 1365), Nordwestbahn (243,50), Elbethalbahn (273,25) und Staatsbahn (389,40); dagegen behaupteten sich Südbahn (108,25). Der Preisfall des Silbers übte auf die Prioritäten eine geringe Abschwächung aus.

Aus der Schweiz.

Simplondurchstich.*)

In gleich gründlicher Weise wird die Untersuchung der auf der Südseite verfügbaren Wasserkräfte geführt. Die vorgenommenen Wassermessungen haben folgende Minimalwassermengen ergeben:

	Niederschlagsgebiet	Minimalwassermengen	
		für 1 Sekunde	für 1 km² und Sekunde
	km²	m³	m³
Diveria oberhalb Goudo	119,80	1,098	0,00917
„ unterhalb „	169,60	1,422	0,00839
Zwischenzwargenbach . .	49,80	0,330	0,00651
Cairasca vis à vis San Bernardo	53,06	0,671	0,01265
Cairasca unterhalb Maulone	72,04	0,919	0,01265

Am günstigsten liegen die Terrain- und klimatischen Verhältnisse bei der Cairasca. Ohne besondere Schwierigkeiten lassen sich auf beiden Lehnen Zulaufkanäle herstellen. Wird die Anlage auf dem rechten Ufer ausgeführt, so kann die Druckleitung direkt nach den Installationen geführt und dabei kürzer werden, als auf dem linken Ufer. Wird von elektrischen Transmissionen abgesehen, da dieselben nicht dieselbe Sicherheit bieten wie direkte Wasserleitungen, so käme nur noch die Diveriawasserleitung als reine Druckleitung in Betracht.

Für letztere ergäbe sich eine Länge von 5500 m bis zu den Installationen. Die Länge der Cairascadruckleitung würde 820 m betragen. Von der Fassungsstelle bis zum Beginn derselben ist ein Zulaufkanal von 4600 m Länge herzustellen.

Die Kosten der beiden in Aussicht genommenen Leitungen sind folgende:

Bezeichnung		Rhonekanal	Cairascakanal
Kosten des Zulaufkanals . .	Frcs.	443000	336000
„ der Druckleitung . .	„	362000	184000
Totalkosten des Kanals . . .	„	805000	520000
gewonnene Kraft ab Turbine .	HP	2360	2260
Kosten des ganzen Kanals für 1 HP (vollständige Anlage)	Frcs.	341	230

Der mit der Bauunternehmung Brandt, Brandau & Co. am 20. September 1893 unterzeichnete Vertrag für die Ausführung des Simplondurchstichs ist ein Vertrag à forfait.

Die Unternehmung ist verpflichtet, die Arbeiten für folgende Summen auszuführen:

1. für die Tunnelinstallationen . . . . . . 7000000 Frcs.
2. für den vollendeten ersten eingeleisigen Tunnel mit Parallelstollen . . . . 47500000 „
3. für den vollendeten zweiten eingeleisigen Tunnel . . . . 15000000 „

zusammen für 2 eingeleisige Tunnel 69500000 Frcs.

Nicht inbegriffen in diesem Betrage sind der Landerwerb für sämmtliche Installationen, das Oberbaumaterial beider Tunnel und die Beschotterung des zweiten Tunnels.

Der erste eingeleisige Tunnel muss in 5½ Jahren vollendet sein. Für den zweiten Tunnel ist die Bauzeit auf 4 Jahre festgesetzt.

Schweizerischer Eisenbahnverband.

An der dieser Tage stattgehabten Konferenz dieses Verbandes in Luzern kam die Retourbilletfrage in ein neues Stadium. Die Centralbahn, Gotthardbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen halten an dem von ihren Verwaltungsräthen gefassten Beschluss fest, die Gültigkeitsdauer nur unter der Bedingung der Unübertragbarkeit um einen Tag verlängern zu wollen. Die übrigen Gesellschaften erklärten sich zur Verlängerung ohne diese hemmende Bestimmung bereit. Es ist nun abzuwarten, welche Haltung der Bundesrath einnehmen wird.

Es wurde im ferneren beschlossen, ein offizielles Fahrplanbuch herstellen zu lassen. Dasselbe wird wahrscheinlich schon im nächsten Frühjahr erscheinen und sollen in demselben auch die wissenswerthen Bestimmungen über Personentarife usw. enthalten sein.

---

*) Fortsetzung und Schluss des Projektes 1893 aus Nr. 93 S. 873 d. Ztg.

Eisenbahnverstaatlichung.

Der Nationalrath nahm einstimmig die Anträge seiner betreffenden Kommission an, es sei 1. dem Bundesrath der Wunsch auszusprechen, es möchte die weitere Berichterstattung über den Eisenbahnrückkauf beförderlich erfolgen, und 2. der Bundesrath sei einzuladen, auch die Frage des Rückkaufes auf dem Wege der Expropriation zu prüfen und darüber zu berichten.

Die Kommission betonte dabei, dass das Studium der Rückkaufsfrage keinen Aufschub ertrage, wenn man auf den nächsten Kündigungstermin gerüstet sein wolle.

Der Rath erklärte auch die auf Vereinheitlichung des Betriebes der Eisenbahnen abzielende Motion Zschokke ohne Beanstandung erheblich.

Schynige Plattebahn.

Diese Gesellschaft ist durch zu geringe Betriebseinnahmen in finanzielle Schwierigkeiten gerathen. Von den Berner Oberlandbahnen wurde unter dem 9. November d. J. derselben eine Kaufofferte gemacht, welche in der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Schynige Plattebahn vom 5. d. Mts. schliesslich mit 2331 gegen 255 Stimmen angenommen wurde. Ueber diesen Kauf hat auch noch die Aktionärversammlung der Berner Oberlandbahnen zu beschliessen.

Jura-Simplonbahn.

Die Direktion dieser Gesellschaft beantragt, bei dem nächstens zusammentretenden Verwaltungsrathe 1150 Stück Bödelibahn-Aktien zum Preise von 460000 Frcs. für Rechnung der Jura-Simplonbahn zu kaufen.

Durch das Fussfassen der Jura-Simplonbahn in der Bödelibahn-Verwaltung wird der Bau der Brienzer Seebahn in greifbare Nähe gerückt.

Aus Belgien.

Allgemeine Schmalspurbahngesellschaft.

Die „Compagnie générale des railways à voie étroite“, welche in Belgien am Betriebe der Vorortbahnen von Charleroi und der Nebenbahn Blankenberghe - Ostende - Nieuport - Ypres, an der Eisenbahn Brüssel-Ixelles Boendael, an der wirthschaftlichen Eisenbahn Lüttich - Séraing und an der Belgischen Gesellschaft der vereinigten Eisenbahnen, in Holland an der Süd - Niederländischen Dampfstrassenbahn - Gesellschaft, in Frankreich an der Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens, den Boulogner Strassenbahnen, der neugebildeten Compagnie parisienne de tramways intercommunaux, an der Eisenbahn von Perigord und an der Strassenbahn Bayonne-Biarritz, in Venezuela an der Carenero-Eisenbahn, in Argentinien an der Grossen Südamerikanischen Centralbahn, endlich in der Türkei an der Eisenbahn Mudania-Brussa betheiligt ist, erzielte in dem am 30. Juni d. J. beendeten Berichtsjahre an Baugewinn, Zinsen der Werthpapiere usw. eine Einnahme von 413318,67 Frcs.; dazu kamen 216 Frcs. verfallene Gewinne und 683,57 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre. Von der 414218,24 Francs betragenden Gesammteinnahme verzehrten die gewöhnlichen Abschreibungen 8856,17 Frcs., die allgemeinen Unkosten 37299,68 Frcs. und die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 185076,04 Frcs., während 182986,35 Frcs. zur Verfügung der am 17. Oktober d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Es wurden 9149,32 Frcs. den Rücklagen zugeführt, 120000 Frcs. als Gewinn (4 %) vertheilt, 50000 Frcs. dem Bestand für unvorhergesehene Fälle (fonds de prévision) zugefügt und 3837,03 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Virton-Eisenbahn.

Die am 3. Juli d. J. abgehaltene Hauptversammlung der in der Auflösung begriffenen Virton-Eisenbahngesellschaft hat beschlossen, abgesehen von der bereits vertheilten Summe von 100 Frcs., auf jeden im Umlauf befindlichen Vorzugs-Antheilschein noch 250 Frcs. zu vertheilen, während die Stamm-Antheilscheine leer ausgehen.

Belgische Gesellschaft der vereinigten Eisenbahnen.

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, 6000 neue Vorzugs-Antheilscheine zum Nennwerth von je 250 Frcs. zu schaffen und den Ausgabepreis auf 285 Frcs. für das Stück festzusetzen. Die Inhaber der älteren Vorzugs-Antheilscheine haben ein Vorrecht bei der Zeichnung; wenn dieses Vorrecht von den Inhabern der Vorzugs-Antheilscheine nicht ausgeübt wird, so geht es auf die Inhaber der Stamm-Antheilscheine über. Die dann noch unbegebenen Stücke werden freihändig verkauft.

Strassenbahnen in Lüttich.

Durch Königliche Verordnung vom 20. August d. J. ist ein am 3. Juli 1893 gefasster Beschluss des Gemeinderathes von Lüttich genehmigt worden, durch welchen dem Rechtsanwalt Paul Schmidt in Lüttich die Konzession für eine elektrische Strassenbahn von der Avroyavenue nach der Cointe-Hochebene in Lüttich ertheilt wurde.

Der Ingenieur Dupont-Rucloux, Verwaltungsdirektor der Nebenbahn Lüttich - Seraing, hat um die Konzession für zwei mit 1 m Spurweite zu bauende elektrische Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung nachgesucht, nämlich von les Guillemins über den Avroyboulevard, den Souvenièreboulevard und den Saint Jeanplatz nach dem Saint Lambertplatz und von der Val Benoitbrücke nach dem Goffekai.

Die Strassenbahnfrage macht dem Gemeinderath von Lüttich viel Kopfzerbrechen. Die Schwierigkeiten der Stadt beruhen auf dem 1871 mit der Lütticher Strassenbahngesellschaft geschlossenen Vertrage, welcher die Herstellung von Wettbewerbslinien verbietet. Die Regierung ist auch nicht geneigt, solche Linien zu genehmigen, will vielmehr die Konzession von Lüttich mit der von Herstal und Grivegnée zu einem einzigen Netz vereinigen und das Konzessionsrecht ausschliesslich sich selbst aneignen. Gleichwohl schritt der Gemeinderath am 27. Januar d. J. zur Verdingung, aber die eingegangenen 4 Bewerbungen entsprachen nicht genau dem Bedingnissheft. Der Gemeinderath wollte schon zu einer zweiten Verdingung schreiten, als die Lütticher Strassenbahn 2 Vergleichsvorschläge machte. Nach dem ersten sollte die Stadt die Konzession zurückkaufen und der Gesellschaft eine Entschädigung von 2339000 Frcs. zahlen. Da diese Forderung übertrieben erschien, neigte man sich dem folgenden Vorschlag zu: 1. Es wird eine neue Linie von les Guillemins nach Vivegnis (4,237 km), hergestellt. 2. Die neue und die alten Konzessionen endigen am 30. November 1900. 3. Die Konzessionen von Lüttich bleiben getrennt von denen von Herstal und Grivegnée, und da das Netz grösstentheils auf städtischen Strassen liegt, so hat die Stadt Lüttich die Konzession im Jahre 1900 neu zu vergeben. (Dieser Punkt ist indessen vom Minister nicht ausdrücklich anerkannt.) 4. Jedes Alleinoder Vorrecht wird abgeschafft, sodass der Konzessionirung von Wettbewerbslinien nichts im Wege steht. 5. Die Tarife werden ermässigt, und zwar für die Linie Guillemins-Coronmeuse auf 20 bezw. 16 Cts. (anstatt 30 bezw. 24 Cts.) in den beiden Klassen für das erste, und auf 15 bezw. 12 Cts. für die folgenden Kilometer; für die Longdozlinie bleibt der jetzige Einheitstarif von 10 Cts. Auf der neuen Linie Guillemins-Vivegnis beträgt der Tarif 10 und 15 Cts. je nach der Entfernung. 6. Die Pacht von 250 Frcs. für den Wagen auf dem alten Netz bleibt bestehen; ausserdem sind 5 Cts. für die Kilowattstunde auf dem alten und neuen Netz, soweit es elektrisch betrieben wird, mindestens aber 30000 Frcs. jährlich zu entrichten. 7. Die Zugförderung erfolgt elektrisch nach Thomson-Houstonart. Die Stadt hat dagegen zu tragen: die auf 140000 Frcs. veranschlagten Baukosten der Linie Guillemins-Vivegnis, ferner im Jahre 1900 die auf 220000 Frcs. veranschlagten Ausbesserungskosten der jetzigen Linien, endlich im Jahre 1900 die auf 1270000 Frcs. veranschlagten Kosten für die elektrischen Anlagen und besonderen Betriebsmittel.

Brüsseler Strassenbahnen.

Diese Gesellschaft hat die Konzession für eine Verlängerung der von der Börse über den Konstitutionsplatz (Saint Gilles) nach der Grenze von Forest führenden Pferdebahn bis zum Gemeindeplatz von Forest erhalten.

Aus Russland.

Transport von Kupfermünzen.

Der Minister der Verkehrsanstalten hat durch einen Befehl vom 23. Juli d. J. Nr. 13247 angeordnet, dass die von mehreren Bahnen noch beobachteten Regeln über den Transport von kupfernen Geldmünzen, denen zufolge eine Erlaubniss für den Transport seitens der zuständigen Regierungsinstanz vorliegen und ausserdem der Transport von einem besonderen Begleiter geführt werden musste, in Zukunft nicht zu berücksichtigen seien. Es werden hiernach Kupfermünzen wie gewöhnliche Güter zur Beförderung entgegengenommen und von den Bahnen transportirt werden dürfen.

Transport von Lumpen.

Ueber das Sammeln und die Beförderung von Lumpen sind mittelst Cirkularvorschrift vom 26. Juli d. J. die folgenden Regeln erlassen worden, danach Lumpen nur in gut getheerten Säcken oder Ballen transportirt werden dürfen. Die Eisenbahnwagen oder die Schiffe müssen nach dem Transport desinfizirt werden mit einer Lösung aus 1 Theil Sublimat mit 2 Theilen Kochsalz auf 1000 Theile Wasser und 2,5 % Karbolsäure.

Die Einfuhr von Lumpen aus dem Auslande kann ungestört stattfinden, sofern die Lumpen vorher desinfizirt worden sind.

Sollten nichtdesinfizirte Lumpen zur Einfuhr angebracht werden, so sind dieselben zunächst auf der Russischen Grenzstation zu desinfiziren. Eine Ausnahme hiervon kann nur zugelassen werden, sofern die Fabriken, für welche die Lumpen bestimmt sind, sich an dem Grenzorte befinden und selbst Desinfektionsanstalten besitzen.

Südwestbahn: Aenderung von Stationsnamen.

Auf den Süd-Westbahnen sind mit Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten die folgenden Stationen umbenannt worden und zwar die Station „Kasajaklija" in „Taraklija" und die Station „Olschanka" in „Tschudnow-Wolynski."

Nowgoroder Bahn: Station Worobeika.

Auf Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten ist die Station der Nowgoroder (schmalspurigen) Bahn „Worobeika" in eine Halbstation umgewandelt worden, wobei für die Zukunft die Annahme und Ausgabe von Fracht- und Eilgut eingestellt ist und die Station somit nur noch dem Personenverkehr dienen wird.

Projekt Ssimbirsk Wolgahafen-Alatyr.

Zur Zeit wird in Petersburg beim Ministerium der Verkehrsanstalten eifrig ein Projekt betrieben, dessen Ziel es ist eine Verbindung zwischen dem Wolgahafen Ssimbirsk und der Station Alatyr der Rjäsan-Kasaner Bahn herzustellen. Das Projekt geht von der Stadt Ssimbirsk aus, die sich mit Pariser Bankhäusern vereinigt hat und ohne alle Unterstützung seitens der Staatsregierung bereit ist, die kurze Bahn zu erbauen. Ssimbirsk ist ein namhafter Getreidehandelsplatz, sodass die Bahn als Zufuhrlinie für die Rjäsan-Kasaner Bahn gewiss nicht ohne Bedeutung sein würde.

Projekt Zarizyn-Tichoretzk.

Der südlichste Wolgahafen, der eine Eisenbahnverbindung hat, ist Zarizyn und zwar findet diese Verbindung in der Richtung zur Ostsee statt. Die Bemühungen, eine Verbindung auch zum Schwarzen Meer zu erhalten, waren jedoch bisher erfolglos geblieben. Gegenwärtig soll jedoch das Projekt einer Eisenbahn von Zarizyn nach Tichoretzk (Wladikawkas-Rostower Bahn) bestätigt worden sein. Dadurch wird Zarizyn sowohl direkt mit dem Schwarzen Meer, als auch mit dem Kaukasus verbunden, denn Tichoretzk ist Abzweigestation, von der einerseits die Bahn nach Wladikawkas führt, während andererseits ein Schienenweg nach Noworossisk, dem neuerbauten, bedeutenden Hafenplatze am Schwarzen Meer führt. Die Bahn wird sehr reiche, Getreide produzirende Gebiete erschliessen, die namentlich auch während der Missernteiahre den nothleidenden Gouvernements sehr grosse Mengen Getreide zur Verfügung gestellt haben. Allerdings musste damals das Getreide auf elenden Landwegen zugeführt werden, trotzdem flossen aber so grosse Mengen an der Wladikawkaser Bahn zusammen, dass jene bedauerliche Kalamität entstand, dass durch die Leistungsunfähigkeit der Bahnen so grosse Mengen Getreide verdarben. Aehnliches würde nun in Zukunft durch die neue Bahn vermieden werden können, denn das Getreide kann nach zwei Seiten zur Wolga, zum Schwarzen Meer und auf der Eisenbahn nach Norden hin abfliessen.

Eine recht schwere Konkurrenz wird aber der kleinen Wolga-Donbahn, eine der ältesten Russlands, und der Schifffahrt auf dem Don durch die neue Bahn gemacht werden, denn die namhaften Holz- und Getreidetransporte, die auf dem Don Rostow erreichten, um von dort verschifft zu werden, werden in Zukunft voraussichtlich den sehr viel günstigeren Hafen von Noworossisk aufsuchen, denn die Schifffahrt auf dem Asowschen Meere ist eine sehr unbequeme und wegen des seichten Fahrwassers auch gefährliche, während der Hafen von Noworossisk bekanntlich unter den günstigsten Bedingungen am offenen Meere liegt.

Kommission für den Bau von industriellen Eisenbahnen.

In Russland fängt man allmählich auch an davon überzeugt zu werden, dass der Ausbau des Bahnnetzes sich nicht nur auf strategisch wichtige Linien beschränken darf, sondern dass auch Bahnen nothwendig werden, die direkt und in erster Reihe den Bedürfnissen der Landwirthschaft und der Industrie zu entsprechen hätten. Zur Förderung der hierher einschlägigen Fragen soll demnächst eine Kommission zusammentreten, die aus Vertretern der betheiligten Ministerien bestehen wird. Bei der heutigen Lage der Landwirthschaft ist es gewiss ein begründetes Verlangen, wenn aus diesen Kreisen der Wunsch laut wird, durch eine bequeme und billige Transportmöglichkeit den Absatz der Feldfrüchte zu erleichtern. Wird von der Regierung der Entschluss gefasst, in dieser Richtung an eine Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes heranzutreten, dann steht wiederum eine Aera auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in Aussicht, weil Russland nicht mit 1000 oder 2000 Werst schmalspuriger Zufuhrbahnen geholfen werden kann, sondern da handelt es sich um viele Tausende Werst. Und mit dem Erkennen wie nutzbringend, ja wie unentbehrlich solche Kleinbahnen sind, wird das Verlangen nach ihnen immer lauter und dringender werden. Dabei kann nicht übersehen werden, dass es wenige Länder in Europa gibt, in denen das Bedürfniss dringlicher sein kann, als gerade in Russland, das bei seinem ausgedehnten Feldbau zum weitaus grössten Theile das geringwerthige Getreide erntet, das gegenwärtig auf grundlosen Wegen gegen unverhältnissmässig hohen Fuhrlohn zu den Eisenbahnen herangefahren werden muss.

Das sind zweifellos Missstände, unter denen das Land schwer zu tragen hat und deren Beseitigung ein grosser Fortschritt in der Entwickelung Russlands wäre; daher ist es verständlich, dass die Absicht der Staatsregierung in dieser Richtung die Initiative zu ergreifen, oder was in Russland damit selbstredend zusammenhängt, den Bau durch Unterstützungen zu fördern, allgemeinen Beifall findet.

Projekt Batum-Kabandib.

Im Gebiet des Flusses Tschoroch im Kaukasus finden sich reiche Kupfererzlager, zu deren Ausnutzung geplant wird von Batum nach Kabandib am Tschoroch eine schmalspurige Bahn zu erbauen.

Urtheile.

Die Verjährung des § 9 des Haftpflichtgesetzes findet nur auf Betriebsunfälle Anwendung. Unfall bei dem Schliessen einer Barriere kein Betriebsunfall. Die Auffassung, dass die im § 8 des Haftpflichtgesetzes vorgesehene Verjährung nach § 9 Abs. 2 dieses Gesetzes auch dann zur Anwendung kommen müsse, wenn ein Betriebsunfall nicht in Frage stehe, ist unrichtig. Es ergibt sich dies schon aus dem Wortlaut des Gesetzes mit Bestimmtheit; denn in Abs. 2 wird ausdrücklich gesagt, dass die §§ 3, 4 und 6—8 nur in denjenigen Fällen Anwendung finden sollen, auf welche sich Abs. 1 bezieht und dieser setzt voraus, dass der Schaden „bei dem Betriebe der Anlage" entstanden ist. Ausserdem ist kein Grund ersichtlich, der zu einer Anwendung der erwähnten Vorschriften auf solche Fälle hätte führen können, auf welche das Haftpflichtgesetz gar nicht berechnet ist.

Ein bei dem Schliessen einer Barriere eingetretener Unfall kann nur dann die Anwendung des Haftpflichtgesetzes rechtfertigen, wenn ein ursächlicher Zusammenhang mit den dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahren vorliege. Die thatsächliche Feststellung, dass es an einem solchen Zusammenhang im vorliegenden Falle fehle, insbesondere die Verletzte nicht durch die Vorstellung, es sei besondere Eile geboten, beherrscht worden sei, ist der Nachprüfung des Revisionsgerichts entzogen.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. November 1894 in Sachen R. w. Pfälzische Eisenbahngesellschaft.)

Bücherschau.

Brockhaus' Konversationslexikon. Vierzehnte vollständig neubearbeitete Auflage in 16 Bänden. Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig, Berlin, Wien. Jeder Band geb. 10 ℳ.

Es ist wohl überflüssig, auf den grossen Werth, welchen das Brockhaus' Konversationslexikon für jeden Gebildeten besitzt, besonders aufmerksam zu machen, er ist längst allgemein anerkannt.

Soeben ist der 12. Band dieses trefflichen Werks (von Morea — Per.) erschienen.

Auch in diesem Bande finden wir Kunstbeilagen in vollendetster Ausführung, die Hauptbilder der grössten Maler aller Zeiten darstellend in den Tafeln „Niederländische Kunst" und der herrlichen Madonna Murillo's.

Unter den etwa 9000 (!) Artikeln dieses Bandes ragen die der „Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie" besonders hervor. Begleitet von 7 Karten und einer farbenprächtigen Tafel der Kronlandswappen beweisen die umfangreichen Artikel ihre Herkunft aus der Feder von Autoritäten ersten Ranges. Von den vielen mit Karten und Plänen ausgestatteten Städteartikeln sei nur Paris erwähnt. Die Festung Paris hat eine besonders eingehende Darstellung im Text und auf der Karte erfahren. Im Artikel Newyork werden über die Wohnungsverhältnisse in einigen Städten Amerikas gegenüber denen in Europa interessante Angaben gemacht. Auch auf dem Gebiete der Technik, der Volks- und Landwirthschaft wird viel neues geboten, wie z. B. in den Artikeln Papierfabrikation, Oefen, Obstbau, Nahrungsmittel, Normalarbeitstag, Ortskrankenkasse. Bei den Biographien tritt die Raschheit zu Tage, mit der die Redaktion den Tagesereignissen zu folgen versteht: ist doch schon der neue Zar Nikolai II. als solcher aufgeführt!

An Illustrationen umfasst der 12. Band 83 Tafeln, darunter 10 Chromotafeln, 26 Karten und Pläne, und ausserdem 211 Textabbildungen. Vergleicht man mit diesen Zahlen die der früheren Bände, so erkennt man, dass Brockhaus, entgegen der viel geübten Gepflogenheit, am Anfange mehr Illustrationen zu bieten als später, mit jedem Bande den Reichthum an Kunstblättern steigert.

Kein besseres Weihnachtsgeschenk wüssten wir anzurathen, als die vorliegenden 12 Prachtbände von Brockhaus' Konversationslexikon (drei Viertel des Werks) in geschmackvollem Wandregal.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Der unterm 24. Oktober d. J. veröffentlichte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von getrockneten oder gedörrten Cichorienwurzeln von Hérinnes-Warcoing nach Komotau beträgt 28,37 und nicht 28,80 Francs pro Tonne.

Köln, den 11. Dezember 1894. (2939)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Berichtigung des Tarifes, Theil III Heft 3.) In dem vom 1. November 1894 gültigen Verbands-Gütertarife, Theil III Heft 3 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen in Böhmen und Mähren einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) ist auf Seite 26 der Französische Schnittfrachtsatz für Crouy sur Ourcq unter Serie I, Schnittpunkt IV mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 von 13,85 Frcs. auf 13,35 Frcs. für die Tonne abzuändern.

Wien, am 10. Dezember 1894. (2940)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Strecken.

Betriebseröffnung der Nebenbahn Triptis-Ziegenrück. Am 17. Dezember d. J. wird die 30,40 km lange Theilstrecke Triptis-Ziegenrück der im Bau begriffenen Nebeneisenbahn Triptis-Blankenstein dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die an der neuen Bahnstrecke gelegenen Stationen Auma, Krölpa (Grossh. Sachsen), Mossbach bei Neustadt a/O., Knau und Ziegenrück erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren und die Station Ziegenrück ausserdem die Befugniss zur Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen, nicht aber von Sprengstoffen.

Privatdepeschenverkehr findet auf der neuen Strecke nicht statt.

Die neue Bahn hat Anschluss in Triptis an die bestehende Bahnlinie Gera-Probstzella; sie wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Weissenfels unterstellt und der Bauinspektion zu Gera zugetheilt.

Für dieselbe haben Gültigkeit:

„die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892,

die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sowie die Tarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.“

Die Tarife und der Fahrplan werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 10. Dezember 1894. (2941 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1895 tritt eine Neuausgabe der auch für den Verkehr der Stationen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits gültigen allgemeinen Schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation in Kraft, durch welche die gegenwärtige Ausgabe vom 1. September 1888 nebst Nachträgen I und II aufgehoben und ersetzt wird.

Die Neuausgabe, welche von unserm Gütertarifbüreau bezogen werden kann, enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen in der Güterklassifikation, durch welche einzelne Artikel theils neu in die Spezialtarife eingereiht, theils von einem Spezialtarif in einen andern versetzt werden.

Soweit durch die neuen Tarifvorschriften gegenüber den seitherigen Taxerhöhungen eintreten, kommt bis Ende März 1895 noch die frühere billigere Tarifirung zur Anwendung.

Karlsruhe, den 10. Dezember 1894. (2942)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die auf den Seiten 34—36 (unter litt. K.) des Tarifs für den Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweiz anderseits, sowie im I Nachtrag zu demselben vorgesehenen Frachtsätze des Reexpeditionstarifs für Zucker mit Herkunft von Köln, Elsdorf, Frankenthal, Frankfurt a/M., Gross-Gerau, Gustavsburg, Kastel, Mainz und Mannheim treten am 7. Februar 1895 ohne Ersatz ausser Kraft.

Karlsruhe, den 10. Dezember 1894. (2943)
Generaldirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 treten die Nachträge IV zu den Heften 1 und 2 und die Nachträge III zu den Heften 3, 4 und 5, sowie ein Ergänzungsblatt zum Anhang zu Heft 2 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifes in Kraft. Erstere enthalten eine veränderte Fassung des Ausnahmetarifes für Malztreber; ferner ausser den bereits seit Ausgabe der letzten Nachträge durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätzen, abgeänderte und neue Frachtsätze für Klassengut, Lebensmittel, Wolle, Getreide und Kleie, Holz, Eisen und Stahl, Kalk, Malztreber und Schlempen, Bäume und Sträucher, Holzpapierstoff, Thonerde, Düngemittel, Blei und Bleiglätte, Sämereien, Caolin, leer zurückgehende Bierfässer und Zuckerrüben, sowie Aenderungen und Berichtigungen der Haupttarife und der Nachträge I und II. Das Ergänzungsblatt enthält nur Kursunterschiedsbeträge zu Nachtrag I zu Heft 2. Durch die abgeänderten und berichtigten Frachtsätze werden zum Theil Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen herbeigeführt. Die Erhöhungen treten erst am 1. Februar 1895 in Kraft.

Abdrücke der Nachträge und des Ergänzungsblattes können vom 19. d. Mts. ab durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, am 15. Dezember 1894. (2944)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen Mit sofortiger Wirkung wird die Station Angleur (Belgische Staatsbahn) in den direkten Kohlenverkehr mit Basel Bad. Bahnhof (Belg.-Bad. Kohlen-Ausnahmetarif vom 1. Februar 1891) aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Güterverwaltung Basel und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 10. Dezember 1894. (2945)
Generaldirektion.

Ausnahme-Frachtsätze für gebrannte Steine von Baalberge. Am 15. Dezember 1894 gelangen im Verkehr von Baalberge nach allen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen und einigen vor Berlin gelegenen diesseitigen Stationen für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 8. Dezember 1894. (2946)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif vom 1. Mai 1893 für den Binnen-Güterverkehr tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag 3 in Kraft, welcher durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden kann.

Die in dem Nachtrag enthaltenen, theilweise schon früher veröffentlichten Sonderbestimmungen zur Verkehrsordnung sind seitens der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt.

U. a. enthält der Nachtrag die Tarifentfernungen für verschiedene inzwischen dem Verkehr übergebene Stationen und Haltestellen sowie die in der Bekanntmachung vom 25. Oktober d. J. (Nr. 255 des Deutschen Reichsanzeigers) erwähnten erhöhten Tarifentfernungen für verschiedene Verkehrsbeziehungen.

Altona, den 8. Dezember 1894. (2947)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Staatsbahn-Güterverkehre Altona-Berlin-, Bromberg- und Magdeburg-Erfurt. Am 15. Dezember 1894 treten Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen etc. von Gräfenhainichen und Wendisch-Drehna nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, von Gräfenhainichen auch nach einigen anderen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Dezember 1894. (2948 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin - Schlesisch - Märkisch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 20. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen den Stationen Cottbus und Vetschau des Eisenb.-Direkt.-Bezirks Berlin und Calau des Eisenb.-Direkt.-Bezirks Erfurt einerseits und Grossharthau der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ist Auskunft bei den genannten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 12. Dezember 1894. (2949)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 tritt der Nachtrag XVIII zum Heft 1 und der Nachtrag VI zum Heft 2 des Gütertarifs in Kraft.

Diese Nachträge enthalten ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen für den Verkehr mit der Station Zschaitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der Nachtrag XVIII zum Heft 1 enthält ausserdem Entfernungen etc. für den Verkehr mit den Stationen Auma, Krölpa (Grossh. Sachsen), Knau, Mossbach bei Neustadt a. d. Orla und Ziegenrück, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Triptis - Ziegenrück, ferner für Allstedt und Niederröblingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Abdrücke der Nachträge sind von Ende Dezember d. J. ab bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Erfurt, den 8. Dez. 1894. (2950MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zuckerverkehr nach der Schweiz. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Farin etc.-Zucker von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover, Köln (beide) und Magdeburg nach Basel (Reichsbahn) und Altmünsterol vom 20. Oktober v. J. finden mit Wirkung vom 20. d. Mts. ab auch für Rohzucker Anwendung.

Frankfurt a/M., den 11. Dez. 1894. (2951)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 treten die Nachträge III zu den vom 1. Juli 1892 an gültigen Tarifheften 1, 2 und 4 des Verbands-Gütertarifs in Kraft. Die Nachträge zu den Heften 1 und 2 enthalten:

1. Ergänzungen der Klassenguttarife, der Ausnahmetarife 5a und b (Getreide und Kleie), 6a und b (Holz), 10 (Caolin), 13 (Kalk), 14b (leer zurückgehende Bierfässer), 15 (getrocknete Malztreber), 27 (gebrauchte leere Säcke) und 30 (Holzpapierstoff);

2. neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 31 (Blech und Draht) und 32 (Blei und Bleiglätte) sowie

3. Abänderungen der Frachtsätze der Ausnahmetarife 5a und b (Getreide und Kleie), 7 (Talkstein) und 9 (Sämereien).

Der Nachtrag zu Heft 4 enthält Ergänzungen des Klassenguttarifs, des Ausnahmetarifs 5 (Kalk), einen neuen Ausnahmetarif 8 (Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen) und abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Eisen und Stahl usw.).

Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze bis 31. Januar 1895.

Die unter B aufgeführten Kursunterschiedsbeträge werden vom Einführungstage an bis auf weiteres doppelt abgezogen.

Dresden, am 15. Dezember 1894. (2952)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Direkte Frachtsätze für Mineralwasser-Transporte von Hawran nach Paris.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1895, werden für die Beförderung von Mineralwasser, und zwar:

a) verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlägen oder Harassen,
b) lose verladen

von Hawran nach Paris (Douane und Reuilly) nachstehende Frachtsätze berechnet:

a) verpackt		b) lose verladen	
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
5000 kg	10000 kg	5000 kg	10000 kg
pro Frachtbrief auf einen Wagen			
Francs Gold für 1000 kg			
72,10 0,20*)	65,10 0,20*)	71,55 0,20*)	65,10 0,20*)

*) Kursdifferenzen. Dieselben werden bis auf weiteres in doppeltem Betrage von den darüberstehenden Frachtsätzen abgezogen.

Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Cts. pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn erhoben.

Wien, am 10. Dezember 1894. (2953)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für mineralische Kohlen, Koks und Briquettes von den Kohlengruben und Koksanstalten der Ostrauer Montanbahn, dann von den Stationen Mähr.-Ostrau, Hruschau, Trzebinia und Szczakowa, ferner von Karwin nach Wien Nordbahnhof und Floridsdorf-Donaufeld. Mit 1. Februar 1895 gelangt eine Neuauflage des in der Ueberschrift bezeichneten Ausnahmetarifes, in welchen nunmehr auch Mähr.-Ostrau als Aufgabestation einbezogen wurde, zur Einführung.

Durch dieselbe wird der gleichartige Ausnahmetarif vom 1. September 1891 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei der Direktion und in den am Verkehre betheiligten Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 5 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. Dezember 1894. (2954)

Böhmisch - Tiroler Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages II zu Tarif Theil II. Am 1. Januar 1895 tritt der Nachtrag II zu dem ab 1. Januar 1894 gültigen Tarif Theil II des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen von Frachtsätzen des Haupttarifes.

Aufnahme der Station Reichenberg in den Ausnahmetarif Nr. 4b.

Aufnahme der Station Neratovic in den Ausnahmetarif Nr. 7.

Neuer Ausnahmetarif Nr. 22 und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen um den Preis von 10 Hellern = 10 ₰ erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1894. (2955)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Anhanges zu den Tarifen, Theil II. Am 1. Januar 1895 tritt ein neuer Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, durch welchen der laut Kundmachung im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums vom 20. November 1894 Nr. 133 mit dem 31. Dezember 1894 ausser Wirksamkeit tretende gleichnamige Anhang vom 1. Januar 1893 sammt Nachträgen I bis VII ersetzt wird.

Der neue Anhang enthält ermässigte und direkte Kartirungsfrachtsätze für Tarifklassen und speziell angeführte Artikel und ist sowohl bei der gefertigten Generaldirektion als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 Krone pro Exemplar erhältlich.

Prag, am 8. Dezember 1894. (2956)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung eines neuen temporären Anhanges zum Lokal - Gütertarife (Theil II) für das Hauptbahnnetz der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. im Lokalverkehre des Hauptbahnnetzes der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn tritt mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1895 bis auf Widerruf ein neuer temporärer Anhang, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen, in Kraft.

Durch denselben wird gleichzeitig der temporäre Anhang vom 1. Januar 1894 zu dem vorbezeichneten Lokal - Gütertarife ausser Wirksamkeit gesetzt. Insoweit jedoch in einzelnen Relationen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die

(Güterverkehr Fortsetzung S. II.)

Güterverkehr (Fortsetzung).
bezüglichen bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1895 in Geltung.

Exemplare dieses Anhanges können zum Preise von 10 kr. pro Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden. (2957)

Wien, am 10. Dezember 1894.

4. Lieferfristen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf Grund der Bewilligung Sr. Excellenz des Herrn Königlich Ungarischen Handelsministers sub Zahl 81. 539/1894 vom 30. November l. J. tritt in unserer Station Szepes-Olaszi im Anschlussverkehre mit der Szepes-Olaszi-Szepes-Váraljaer Lokalbahn und vice versa, vom Tage der Publikation, zu den normalen Lieferfristen für Eilgüter ein sechsstündiger, für Frachtgüter ein zwölfstündiger Lieferfristzuschlag in Kraft.

Budapest, den 6. Dezember 1894. (2958)

Der Generaldirektor.
Ráth.

5. Verdingungen.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von Laschen. Zur Lieferung sind zu vergeben:

14 200 Stück Laschen in 2 Sorten im Gewicht von 271 220 kg, lieferbar in der Zeit vom Januar bis Ende Mai 1895,
21 000 Stück desgleichen im Gewicht von 401 100 kg, lieferbar vom Juni bis Ende Dezember 1895,
21 000 Stück im Gewicht von 401 100 kg, lieferbar im Jahr 1896 in thunlichst gleichmässigen Monatsraten,
17 000 Stück im Gewicht von 324 700 kg, lieferbar im Jahr 1897 in gleichen Monatsraten.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von diesem an die Werke auf Verlangen abgegeben.

Die Angebote, welche auf einen Theil des Bedarfs oder das ganze Quantum lauten können, sind, verschlossen und mit der Aufschrift „Laschenlieferung" versehen, spätestens bis

Freitag, den 28. Dezember, Mittags 12 Uhr,

beim Centralbüreau der Generaldirektion einzureichen. Am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 10. Dezember 1894. (2959)

K. Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen,
Bauabtheilung.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die bei dem unterzeichneten Betriebsamt angesammelten Bestände an alten Schienen, Guss, Schmiedeeisenschrott etc. sollen verkauft werden.

Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift

„Ankauf von Altmaterialien"

bis zum 10. Januar 1895, Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Offerten erfolgt am genannten Tage in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter im Amtslokal, Askanischer Platz Nr. 5 parterre, woselbst auch die Angebotsnachweisung und Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 50 ₰ verabfolgt werden.

Berlin, im Dezember 1894. (2960MG)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Berlin-Halle).

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 925 —

Nr. 99. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. Dezember 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 19. Dezember 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Verwendung von Hilf'schen Schienen auf Querschwellen.
Vereinsmittheilungen: Neue Vereinsbahnstrecken. Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich: Internation. Fahrplankonferenz. Der Landeseisenbahnrath. Betriebseröffnungen. Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Vorarbeiten. Aus dem Mecklenb. Landtage. Aus Württemberg: Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr Süddeutschlands.
Preussische Staatseisenbahnen: Abgrenzung der Betriebsamtsbezirke. Beförderung leicht zerbrechlicher unverpackter Frachtgüter.
Gemeindebesteuerung der E.
Trachenberg-Militscher Kreisbahn-Aktiengesellschaft.
Grossherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.
Zur Entwickelung des Kleinbahnwesens.
Projektirte elektrische Strassenbahnen in Berlin. Strassenbahnen. Rhein-Weser-Elbekanal.
Die Schwed. Staatsb. in 1893.
Aus England: Elektr. Beleuchtung d. E.-Züge.
Aus Frankreich: Arbeitszeit der Weichensteller, Lokomotivführer u. Stationsvorsteher.
Aus Italien: Betrieb.
Aus Afrika: Aegypten. Tunesien. Algerien. Portugies.-Westafrika (Angola).
Aus Mexiko: Tehuantepec-Eisenbahn.
Bücherschau: Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn. 1895.
Personalnachrichten: Preussische Staatseisenbahnen. Württemberg. Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen: 1. Güterverkehr. 2. Eisenbahn-Effektenverkehr. 3. Verdingungen. 4. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verwendung von Hilf'schen Schienen auf Querschwellen.

Die Sparsamkeit im Eisenbahnwesen setzt am erfolgreichsten dort ihre Hebel an, wo grosse Geldwerthe umgesetzt werden, wie bei der Beschaffung des Oberbaues für neue Bahnlinien und für die Ergänzung der vorhandenen. Vor ein bis zwei Jahrzehnten wurden grössere Mengen Hilf'schen Oberbaues, selbst in Gegenden, wo noch heute die Holzschwelle vorherrscht, eingebaut, welcher jetzt allmählich unbrauchbar wird. Da die Schienen zum weitaus grössten Theile aus vorzüglichem Material bestehen, ist die Abnutzung eine sehr gleichmässige. Sie vertheilt sich über die ganze Länge des Kopfes, während am Schienenfuss und an den Anlageflächen der Laschen und Befestigungsmittel meist nur unbedeutende Spuren der Benutzung zu bemerken sind.

Es entsteht nun die Frage, sollen diese an sich noch brauchbaren Schienen ins alte Eisen gehen und die ohnehin schon sehr bedeutenden Mengen dieses Materials zum Schaden der Verwaltungen noch vermehren, die Preise noch weiter herunterdrücken, oder gibt es ein Mittel, diese Schienen für den Eisenbahnbau unmittelbar zu verwerthen. Berücksichtigt man die Tragfähigkeit des Hilf'schen und des sehr ähnlichen Haarmann'schen Schienenprofils, welche unter der Bezeichnung Profil IX b und IX c im Atlas der Schienenformen aufgeführt sind, so scheint kein Hinderniss zu bestehen, diese Schienen, deren Widerstandsmoment 105,5 bezw. 111,9 (cm^3) beträgt, auf hölzernen Querschwellen zu verwenden, denn die Entfernung der Schwellen, bei 7 t Radbelastung und 1 500 kg zulässiger Zugfestigkeit für 1 qcm des Schienenquerschnitts, berechnet sich für die Hilf'sche Schiene

$$l_h = \frac{4\,W\,K}{P} = \frac{4 \,.\, 105{,}5 \,.\, 1\,500}{7\,000} = 90{,}4 \text{ cm}$$

für die Haarmann'sche Schiene

$$l_n = \frac{4 \,.\, 111{,}9 \,.\, 1\,500}{7\,000} = 95{,}9 \text{ cm},$$

während die günstigste Schwellenlage nach Sarre, s. „Centralblatt d. Bauverw." vom 1. September d. J., für normalen Oberbau mit 10 hölzernen Querschwellen auf eine Schienenlänge $l = 100$ cm; bei 11 Querschwellen $l = 90$ cm; bei 12 Querschwellen $l = 81{,}8$ cm ergibt. Demnach würde bei der Ver-

wendung der 9 m langen Hilf'schen oder Haarmann'schen Schiene mit 11 Schwellen auszukommen sein.

Verlangt man von diesem Oberbau die gleiche Tragkraft der Schiene, wie sie der normale 6^d Oberbau auf 10 Querschwellen mit 93 cm Abstand der Mittelschwellen besitzt, so ist

$\frac{4 W K}{l P} = \frac{4 W_h k}{l_h P}$ zu setzen.

Die Beanspruchung für die 6^d Schiene ist bei

$$W = 154 \text{ (cm}^3\text{)}\ K = \frac{l P}{4 W} = \frac{93 . 7000}{4 . 154} = 1057 \text{ kg}$$

für 1 qcm des Querschnitts und für die gleiche Beanspruchung der Hilf'schen Schiene die Schwellenentfernung

$$l_h = \frac{4 W_h K}{P} = \frac{4 . 105,5 . 1057}{7000} = 63,7 \text{ cm.}$$

d. h. 15 Schwellen für eine Schienenlänge von 9 m.

Bei der Verwendung der Hilf'schen Schienen für eine Nebenbahn, welche nur mit Lokomotiven von 5 t Radbelastung befahren wird, ergibt sich die zulässige Schwellenentfernung

$$l = l_h \frac{7000}{5000} = 89,2 \text{ cm.}$$

d. h. 11 Schwellen für eine Schienenlänge.

Verlangt man, dass die Hilf'sche Schiene bezüglich ihrer Durchbiegung unter der Radbelastung und bezüglich der Neigung der elastischen Linie über der Schwelle sich nicht ungünstiger verhalten soll, als die Schiene 6^d mit 10 Querschwellen, so ergibt die Rechnung, wenn man die Hälfte einer Schwellentheilung betrachtet, für die 6^d Schiene bei

$$P = 3500 \text{ kg};\ l = 46,5 \text{ cm}$$
$$J = 1037;\ E = 2000000$$

für die Durchbiegung:

$$\delta = \frac{1}{E J}\int_0^l P x x d x = \frac{P . l^3}{E . J . 3}$$

für die Neigung der elastischen Linie über der Schwelle

$$\alpha = \frac{1}{E J}\int_0^l P x d x = \frac{P . l^2}{E . J . 2}$$

$$\delta = \frac{3500 . 46,5^3}{2000000 . 1037 . 3} = 0,0565 \text{ cm}$$

$$\alpha = \frac{3500 . 46,5^2}{2000000 . 1037 . 2} = 0,00182$$

Die Durchbiegung der Hilf'schen Schiene auf 15 Schwellen ergibt sich bei $P = 3500$ kg; $l_h = 32$ cm; $J_h = 667$

$$\delta_h = \frac{3500 . 32^3}{2000000 . 667 . 3} = 0,02865 \text{ cm}$$

ist also geringer als bei der 6^d Schiene auf 10 Schwellen.

Will man erfahren, welchen Abstand die Querschwellen für die Hilf'sche Schiene haben dürfen, um ebenso viel durchgebogen zu werden wie die 6^d Schiene, so ist die Formel für δ beider Schienen gleich zu setzen und l_h daraus zu berechnen.

$$\frac{P . l^3}{E . J . 3} = \frac{P . l_h^3}{E . J_h . 3}$$

$$l_h = \sqrt[3]{\frac{l^3 J_h}{J}} = \sqrt[3]{\frac{100544,6 . 667}{1037}} = 40,1$$

Die Schwellenentfernung dürfte hiernach $2 . 40,1 = 80,2$ cm betragen.

Der Neigungswinkel α der elastischen Linie über der Schwelle würde sein

$$\alpha_h = \frac{3500 . 40,1^2}{2000000 . 667 . 2} = 0,00211$$

also nur unbedeutend grösser als beim 6^d Oberbau. Erwägt man, dass die Hilf'sche Schiene einen um 2 cm schmäleren Fuss hat als die normale Schiene, sodass infolge des grösseren Kippmomentes beim Befahren die Befestigungsmittel, Schienenschrauben und Hakennägel erheblich stärker angegriffen werden, so dürfte die Verwendung von mindesten 12 Schwellen auf eine Schienenlänge für Nebenbahnen geboten erscheinen.

Eine Vergleichung der Kosten ergibt:

1. Oberbau 6^d mit 10 kiefernen Querschwellen.

Für 1000 m Geleis sind erforderlich:

1111	kieferne Querschwellen zu 3,50 *M.*	3888,50 *M.*
2000	m Schienen von 33,4 kg zu 4,30 *M.*	8600,00 „
222	Paar Laschen. 100 Paar zu 350 *M.*	777,00 „
888	Laschenschrauben. 100 Stück zu 10 *M.*	88,80 „
444	Unterlagsplatten für Stossschwellen. 100 Stück zu 77,50 *M.*	344,10 „
1778	Unterlagsplatten für Mittelschwellen. 100 Stück zu 51,50 *M.*	915,67 „
3110	Schwellenschrauben. 100 Stück zu 9,60 *M.*	298,56 „
1778	Hakennägel. 100 Stück zu 5,60 *M.*	99,57 „
		15012,20 *M.*

2. Oberbau von Hilf'schen Schienen mit 12 kiefernen Querschwellen.

Für 1000 m Gleis sind erforderlich:

1333	kieferne Querschwellen zu 3,50 *M.*	4665,50 *M.*
2000	m Schienen von 27,8 kg zu 2,10 *M.*	4200,00 „
222	Paar Laschen. 100 Paar zu 212,50 *M.*	471,75 „
888	Laschenbolzen. 100 Stück zu 10 *M.*	88,80 „
2666	Unterlagsplatten. 100 Stück zu 51,50 *M.*	1372,99 „
2888	Schwellenschrauben. 100 Stück zu 9,60 *M.*	277,25 „
2444	Hakennägel. 100 Stück zu 5,60 *M.*	136,86 „
		11213,15 *M.*

Bei Verwendung von 14 Schwellen wachsen die Kosten bis auf 12252,55 *M.* an.

Da in dieser Berechnung die Werthe für altbrauchbare Hilf'sche Schienen und Laschen nur rechnungsmässige (Buchwerthe) sind, kann man einen anderen Anhalt für die etwa zu erzielenden Ersparnisse gewinnen, wenn man den beim Verkauf voraussichtlich zu erzielenden Erlös in die Rechnung einsetzt. Hierdurch ermässigen sich die Kosten für 1000 m Geleis wie unter 2. angenommen auf 9593,90 *M.* und für dasselbe Geleis mit 14 Schwellen auf 10638,30 *M.*

Die dieser Zusammenstellung zu Grunde gelegten Einheitspreise gelten naturgemäss nur für einen beschränkten Bezirk und ändern sich nach Maassgabe der Fracht und Gestehungskosten.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 13,86 km lange Strecke Dinkelscherben-Thannhausen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3873 vom 12. d. Mts. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Internationale Fahrplankonferenz.

Der am 13. d. Mts. in Florenz abgehaltene Kongress hat fast sämmtliche in dem Sommerfahrplane vorgesehene Verbesserungen für den internationalen Verkehr genehmigt und beschlossen, den nächsten Kongress am 12. Juni 1895 in Amsterdam abzuhalten.

Der Landeseisenbahnrath

hielt am 13. d. Mts. unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Brefeld seine Wintersitzung ab (vergl. die Tagesordnung in Nr. 97 S. 913 d. Ztg.).

Die von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathenen, für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereiteten Anträge zu den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (von denen hervorzuheben sind: Tarifirung von geröstetem Getreide und Malz, Aufnahme weiteren Eisenbahnmaterials in die Position Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, Tarifirung von pulverisirtem Braunkohlen- (Grude-) Koks, Aufnahme von Porzellanmasse in Spezialtarif III, Aufnahme von Düngefischen, Tarifirung lebender Bienen usw.) wurden mit Ausnahme des letztbezeichneten befürwortet.

Zu dem Antrage auf Einrichtung eines direkten Gütertarifs für die Ausfuhr von Deutschen Binnenstationen nach Ostafrikanischen Hafenplätzen und dem Transvaalgebiet wurde seitens der Vertreter des Ministers das grosse wirthschaftliche Interesse erläutert, welches Deutschland an einer direkten und wohlfeilen Beförderungsgelegenheit nach dem Ostafrikanischen Schutzgebiet und Südostafrika habe. Eine Belebung des Ausfuhrhandels nach Ost- und Südafrika infolge eines direkten Tarifs sei um so wahrscheinlicher, als der unter ähnlichen Voraussetzungen eingerichtete Levanteverkehr einen erfreulichen Aufschwung genommen habe, während dieser Verkehr früher äusserst schwach gewesen sei. Der Landeseisenbahnrath beschloss einstimmig, die Einführung eines direkten Tarifs nach den Ostafrikanischen Hafenplätzen und dem Transvaalgebiet in der Erwägung zu befürworten, dass dabei eine Benachtheiligung von Spediteurinteressen nur in geringem Maasse in Frage komme, dagegen wichtige allgemeine Interessen der Deutschen Industrie und des Deutschen Ausfuhrhandels eine erwünschte Förderung erhalten würden, knüpfte jedoch hieran die Voraussetzung, dass der Beförderungsvertrag mit der vom Deutschen Reiche subventionirten Ostafrikalinie auf Kündigung abgeschlossen werde, um später eventuell auch anderen Dampfschifffahrts-Gesellschaften die Betheiligung zu dem direkten Verkehr zu ermöglichen. Die Einführung eines Ausnahmetarifes für ordinäre — braune und grüne — Hohlglaswaaren zur überseeischen Ausfuhr nach den Deutschen Seehäfen wurde befürwortet, um den letzteren bezüglich der ordinären Hohlglaswaaren den Wettbewerb mit den Niederländischen und Belgischen Häfen zu ermöglichen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Die 30,40 km lange Theilstrecke Triptis-Ziegenrück der im Bau begriffenen Nebenbahn Triptis-Blankenstein ist am 17. d. Mts. für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die neue Bahnlinie zweigt auf der Station Triptis von der bestehenden Hauptbahn Gera-Probstzella ab, durchzieht in ihrem ersten Theile Grossherzoglich Sächsisches Gebiet und erreicht dann nicht weit vor ihrem vorläufigen Endpunkte, dem landschaftlich schön gelegenen Städtchen Ziegenrück, die Preussische Enklave gleichen Namens.

Die an der neuen Strecke errichteten Stationen Auma, Krölpa (Grossherzogthum Sachsen), Mossbach bei Neustadt an der Orla, Knau und Ziegenrück sind für den Personen- und Güterverkehr eröffnet und dienen zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, die Station Ziegenrück, welche mit einer Laderampe für Kopf- und Seitenverladung und mit einer Centesimalwaage ausgerüstet ist, ausserdem zur Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen.

Privatdepeschenverkehr findet auf sämmtlichen Stationen nicht statt, ebenso ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausgeschlossen.

Es steht zu erwarten, dass die neue Bahnlinie auf die Hebung der wirthschaftlichen Lage des von ihr berührten Gebiets, das bisher von dem Eisenbahnverkehr fast gänzlich ausgeschlossen war, günstig einwirken wird. Es wird auch auf einen grösseren Fremdenverkehr zu rechnen sein, da mit der neuen Bahn der Besuch des oberen Saalethals wesentlich erleichtert wird.

Kaiserstuhlbahn. Am 15. d. Mts. ist die 19,18 km lange, von Endingen über Riegel nach Gottenheim führende Theilstrecke der auf Grossherzoglich Badischem Staatsgebiet im Bau begriffenen Kaiserstuhlbahn mit den Stationen Endingen, Riegel (Ort und Staatsbahnhof), Bahlingen, Nimburg, Eichstetten, Bötzingen und Gottenheim für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Strecke schliesst in Riegel und Gottenheim an die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen an und wird von der Bau- und Betriebsverwaltung Herrmann Bachstein in Darmstadt nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen betrieben.

Franzburger Südbahn. Am 23. November d. J. ist die Theilstrecke Velgast-Ravenhorst der in Velgast an die Bahnlinien des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin anschliessenden Kleinbahn von Velgast nach Tribsees dem Betriebe übergeben worden. Hinsichtlich des Uebergangs der Wagen auf diese Bahn ist seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin die Haftpflicht im Sinne des § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 15. d. Mts. ist die zwischen den Stationen Rott und Wasserburg neu errichtete Haltestelle Rammelberg für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet und am gleichen Tage der an der Lokalbahn Rentwertshausen-Römhild gelegene bisherige Halteplatz Haina in eine Haltestelle für den Güterverkehr umgewandelt worden.

Vorarbeiten.

Der Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung zu Berlin ist seitens der Herzoglich Braunschweigischen Regierung die Genehmigung zur Vornahme der allgemeinen Vorarbeiten für eine Schmalspurbahn von Wernigerode über Blankenburg nach Thale ertheilt worden.

Aus dem Mecklenburgischen Landtage.

Die Kommission des Landtags übergab dem Plenum den Bericht über die infolge der Verstaatlichung des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn und der Parchim-Ludwigsluster Bahn erforderlichen Um- und Neubauten an der Staatsbahn. Die Kommission hält die Ausführungen der Regierung bezüglich des Umbaues bezw. der Vereinigung der beiden Bahnhöfe in Waren für zutreffend und proponirt daher, die für diese Bauten veranschlagten Kosten mit 115 000 *M.* zu bewilligen. Für die projektirten Neu- und Umbauten der Bahnanlagen in Rostock, kommt in Betracht: I. Die Verlegung des gesammten Personenverkehrs auf den Lloydbahnhof und die Einrichtung des jetzigen Friedrich Franzbahnhofs zum Güterbahnhof. II. Die Verhältnisse der Rostock-Stralsunder Bahn. Der bezügliche Staatsvertrag zwischen der Mecklenburgischen und Preussischen Regierung, betreffend die Aufnahme der Züge in den Friedrich Franzbahnhof, ist beiderseits bis zum 1. April 1905 unkündbar, von da ab immer auf 4 Jahre kündbar und kann demnach vor dem 1. April 1905 nur durch gegenseitige Uebereinkunft gelöst werden. Würde solche Uebereinkunft nicht getroffen, so müssten die Züge nach wie vor in den Friedrich-Franzbahnhof einlaufen und müssten von dort Anschlusszüge nach dem Lloydbahnhof geschaffen werden. Seitens der Mecklenburgischen Regierung sei bei der Verlegung des Personenverkehrs auf den Lloydbahnhof weiter nichts erforderlich, als eine bezügliche Anzeige an die Preussische Regierung. Letztere werde aber voraussichtlich der Verlegung auch des Stralsund-Rostocker Personenverkehrs auf den Lloydbahnhof ohne weiteres zustimmen, weil dieselbe dadurch bei der nach einlaufenden Achsen statthabenden Abrechnung finanziell günstiger gestellt würde, als wenn der Personenverkehr dieser Strecke auf dem Friedrich Franzbahnhofe verbliebe.

Der Landtag genehmigte den Kommissionsbericht.

Aus Württemberg: Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr Süddeutschlands.

Nach einer zwischen den Eisenbahnverwaltungen von Württemberg, Bayern, Baden und Hessen getroffenen Vereinbarung wird seitens derselben die Sonntagsruhe im Güterverkehr nach Maassgabe der bei einer Besprechung der Frage im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Grundsätze und der sich hieran anschliessenden besonderen Abmachungen (ebenso wie auf den Norddeutschen Eisenbahnen) am 1. Mai 1895 eingeführt werden.

Von dem bezeichneten Zeitpunkt ab wird hiernach der Eisenbahn-Güterverkehr (ausschliesslich des Vieh- und des Eilgutverkehrs, sowie der Sendungen von Bier und frischem Fleisch in Wagenladungen) auf der Württembergischen Staatsbahn an Sonn- und Festtagen vollständig ruhen. Als Festtage gelten allgemein der Neujahrstag, der zweite Osterfeiertag, der Himmelfahrtstag, der zweite Pfingstfeiertag, sowie der erste und der zweite Weihnachtstag. Zu den Sonn- und Festtagen

wird die Zeit von Mitternacht zu Mitternacht gerechnet; es wird indessen für ausreichend erachtet, wenn in der Zeit von 4 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends volle Ruhe herrscht und die ersten Morgen- und letzten Abendstunden zur Ueberleitung des Dienstes in die Ruhe und umgekehrt verwendet werden. Das Zugpersonal soll die ihm gebotene Ruhe in der Heimath zubringen können. Die Personale werden deshalb, soweit irgend thunlich, spätestens Morgens 4 Uhr nach ihrer Heimathstation zurückgeführt und bis Abends 6 Uhr ausser Dienst gestellt, wenn nicht besondere Verhältnisse eine andere Verwendung nothwendig machen.

Für die Zeiten des stärksten Verkehrs — etwa von Mitte September bis Ende November — ist jedoch eine Einschränkung oder völlige Aufhebung der Sonntagsruhe in Aussicht genommen, da sonst der Güterverkehr nicht bewältigt werden könnte, auch Wagenmangel zu befürchten wäre.

Vorbehalten bleibt, Erfahrungen über die Frage zu sammeln, ob eine Verlängerung der Lieferfristen nach Einführung der Sonntagsruhe vermieden werden kann.

Preussische Staatseisenbahnen.

Abgrenzung der Betriebsamts-Bezirke.

Dem von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Weissenfels ist die Verwaltung und Betriebsleitung der Eisenbahn von Triptis nach Blankenstein nach ihrer demnächstigen Betriebseröffnung innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden.

Beförderung leicht zerbrechlicher unverpackter Frachtgüter.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königlichen Eisenbahndirektionen unter dem 5. d. Mts. den nachstehenden Erlass gerichtet:

Es ist in neuerer Zeit häufiger Klage darüber geführt worden, dass bei der Beförderung leicht zerbrechlicher, unverpackter Gegenstände in ausgedehntem Maasse Beschädigungen durch Bruch vorgekommen sind; auch liegt Grund zu der Annahme vor, dass diese Beschädigungen mitunter durch Mangel an Vorsicht bei der Ausführung der Rangirbewegungen der mit solchen Waaren beladenen Wagen herbeigeführt werden. Wenn auch die Haftpflicht der Eisenbahnen für solche Güter durch die Bestimmungen des Deutschen Handels-Gesetzbuchs (Art. 424 Ziffer 12) und der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (§ 77 Nr. 4) eingeschränkt ist, so ist doch, wie ich unter Hinweis auf den Erlass vom 26. August 1890 wiederholt bemerke, gerade bei der Beförderung und Behandlung derartiger Güter seitens der Eisenbahn-Dienststellen mit um so grösserer Vorsicht und Sorgfalt zu verfahren, um Beschädigungen thunlichst zu verhüten. Nach den allgemeinen Dienstvorschriften (§ 36 Abs. 12 S. 72) ist es den Versendern gestattet, die von ihnen beladenen Wagen mit Plakaten zu bekleben, welche u. a. auch die Bezeichnung der Waaren enthalten. Zur vorsichtigeren Behandlung der mit zerbrechlichen Gegenständen beladenen Wagen beim Rangiren wird es beitragen, wenn die Versender durch Beklebung der Wagen mit solchen Plakaten auf den Inhalt aufmerksam machen. Es empfiehlt sich, die Versender durch die Dienststellen darauf hinweisen zu lassen, dass es in ihrem Interesse liege, von der ihnen nach den allgemeinen Dienstvorschriften eingeräumten Befugniss Gebrauch zu machen, wenn auch die Haftpflicht der Eisenbahnen eine Verschärfung hierdurch nicht erfährt.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Der im laufenden Steuerjahre zu den Kommunalabgaben einschätzbare Reinertrag aus dem Betriebsjahre 1893/94 bezw. 1893 ist festgestellt worden: 1. bei der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn auf 38 091 *M*; 2. bei der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn auf 2 808 *M*; 3. bei den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen auf 38 500 *M*; 4. bezüglich der Preussischen Strecken der Braunschweigischen Landeseisenbahn auf 20 414 *M*; 5. bezüglich der Preussischen Strecke Salzbergen-Landesgrenze, soweit dabei die Eisenbahngesellschaft Almelo-Salzbergen in Betracht kommt, auf 52 709 *M*, 6. bezüglich der Preussischen Strecken der Pfälzischen Eisenbahnen a) St. Ingbert (Landesgrenze) bis Scheidt auf 18 427 *M*, b) Ebernburg (Mitte der Nahebrücke) bis Münster a. Stein auf 6 455 *M*, zusammen auf 24 882 *M*; 7. bezüglich der Preussischen Strecke der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn auf 176 241 *M*, 8) bezüglich der Preussischen Strecke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Elsterwerda-Landesgrenze (Riesa) auf 11 531 *M*.

Aus dem Betriebe a) der Flensburg-Kappelner Kreiseisenbahn, b) der Preussischen Strecke Salzbergen-Landesgrenze, soweit dabei die Holländische Eisenbahngesellschaft berührt wird, c) der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen (Preussische Strecken Fulda-Landesgrenze und Gelnhausen-Landesgrenze), d) der Preussischen Strecke der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, e) der Preussischen Strecke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Elsterwerda (ausschliesslich des Bahnhofs) -Landesgrenze (Dresden), f) der Preussischen Strecke der Oesterreichischen Lokalbahn Ziegenhals-Landesgrenze (Hannsdorf) ist ein kommunalabgabepflichtiger Reinertrag für 1893 nicht erzielt worden.

Trachenberg-Militscher Kreisbahn-Aktiengesellschaft.

Die mit dem Sitze in Posen gegründete Trachenberg-Militscher Kreisbahn-Aktiengesellschaft ist in das Handelsregister des Amtsgerichts zu Posen eingetragen worden. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 1 600 000 *M* und ist zerlegt in 700 Stück Stammaktien und 900 Prioritäts-Stammaktien à 1 000 *M*.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Verwaltungsbericht hat sich sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr im Betriebsjahre 1893/94 weiter günstig entwickelt. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr ist gegen das Vorjahr auf den Grossherzoglichen Bahnen um 220 427 *M*, auf der Wismar-Karower Bahn um 7 508 *M*, die Einnahme aus dem Güterverkehr auf den Grossherzoglichen Bahnen um 199 418 *M* und auf der Wismar-Karower Bahn um 7 999 Mark gestiegen. Die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr finden hauptsächlich in dem Umstande ihre Erklärung, dass dieser Verkehr in dem Vorjahre durch die herrschende Choleraepidemie wesentlich beeinträchtigt wurde, was im Berichtsjahre durch die um 494 862 Personen gesteigerte Frequenz sich ausgeglichen hat, während die um 147 986 t gegen das Vorjahr vermehrte Güterbeförderung die angegebenen Mehreinnahmen zur Folge gehabt haben.

Im Berichtsjahre wurden befördert 2 376 679 Personen auf 84 616 883 Personenkm und 113 476 Militärs auf 9 133 491 Personenkilometer, zusammen 2 490 155 Personen auf 93 750 374 Personenkilometer. Von den beförderten Reisenden (ausschl. Militärs) entfallen auf die I. Wagenklasse 6 313 Personen mit 388 294 Personenkm, auf die II. Wagenklasse 281 470 Personen mit 12 945 388 Personenkm, auf die III. Wagenklasse 1 185 779 Personen mit 37 864 498 Personenkm und auf die IV. Wagenklasse 903 117 Personen mit 33 418 703 Personenkm. An Reisegepäck gelangten 7 675 t und an Hunden auf Fahrkarten bezw. Gepäckscheine 7 139 Stück = 71 t zur Aufgabe.

Im Güterverkehr wurden befördert 1 257 415 t Güter aller Art auf 71 525 619 km, 7 103 t Militärgut einschl. Pferde und Fahrzeuge auf 598 946 km, und 26 001 t Vieh auf 1 833 205 km, ferner 1 662 t frachtpflichtiges Dienstgut auf 65 772 km und 50 174 t frachtfreies Dienstgut auf 3 179 049 km.

Die Anzahl der im Berichtsjahre beförderten nicht eisenbahndienstlichen Telegramme betrug 7 872 Stück.

Auf der Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm gelangten zur Beförderung: 71 489 Personen, 74 t Gepäck und 31 t Stückgut.

Die aus dem Personen- und Gepäckverkehr erzielte Einnahme betrug 3 249 592 *M* (gegen 3 022 900 *M* im Vorjahre), d. i. 42,04 (41,80) % der Gesammteinnahme und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 4 701 (4 352) *M*. Von der Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr entfallen auf die Personenbeförderung 3 191 791 (2 967 911) *M*, auf die Beförderung von Gepäck und Hunden 57 681 (54 858) *M* und auf sonstige Einnahmen 120 (131) *M*. Aus dem gesammten Güterverkehr haben die Einnahmen 3 933 098 (3 725 658) *M* betragen, d. i. 50,89 (51,52) % der Gesammteinnahme und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 5 690 (5 364) *M*. Die Nebenerträge im Güterverkehr haben insgesammt 89 269 (88 734) *M* betragen, was einer Einnahme von 129 (128) *M* für das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entspricht. Die sonstigen Einnahmen haben betragen 546 495 (483 513) *M*, d. i. 7,07 (6,68) % der Gesammteinnahme und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 791 (696) *M*; hiervon entfallen auf: Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 117 940 (113 557) *M*, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 222 999 (173 523) *M*, Erträge aus Veräusserungen 101 911 (90 923) *M* und verschiedene sonstige Einnahmen 103 645 (105 510) *M*. Im Betriebsjahre 1893/94 wurden auf der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (einschl. Doberan-Heiligendamm) vereinnahmt zusammen 7 518 402 *M* und verausgabt zusammen 4 360 069 *M*, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 3 158 333 *M*, welcher in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 4,68 beträgt. Die Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm, welche im Berichtsjahre nur während der Zeit vom 10. Mai bis 30. September im Betriebe war, erzielte eine Einnahme von 18 082 *M*, welcher eine Ausgabe von 13 933 *M* gegenübersteht, so dass sich ein Ueberschuss von 4 149 *M* ergibt.

Zur Entwickelung des Kleinbahnwesens.

Die Entwickelung, welche das Kleinbahnwesen in den ersten beiden Jahren seit dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 24. August 1892 genommen hat, lässt bereits einige charakteristische Momente erkennen.

Die ausschliesslich dem Personenverkehr gewidmete Strassenbahn nimmt weitaus nicht mehr die erste Stelle ein.

Von 33 neu genehmigten Bahnunternehmungen sollen nur 10 dem Personenverkehr dienen, und zwar beschränken sich dieselben auf den inneren Verkehr der Städte und den Verkehr grossstädtischer Vororte. Die anderen 23 Bahnen dienen überwiegend dem Güter- und Personenverkehr, 5 dem Güterverkehr allein; sie sind überwiegend dazu bestimmt, den Anschluss bisher an das allgemeine Eisenbahnsystem noch nicht angeschlossener Ortschaften und Landstriche zu vermitteln. Es ist bezeichnend, dass in der Provinz Westpreussen bisher keine und in Ostpreussen nur die elektrische Strassenbahn in Königsberg genehmigt ist. Unter den 33 neuen Unternehmungen sind nur 2, welche mit Pferden betrieben werden; der Lokomotivenbetrieb überwiegt, namentlich soweit es sich um die ein- oder ausschliesslich zur Güterbeförderung bestimmten Bahnen handelt. Der Pferdebetrieb bei den dem Personenverkehr dienenden Bahnen wird durch den elektrischen Betrieb mehr und mehr verdrängt. Auf 5 Bahnen mit elektrischem Betriebe und eine mit theils elektrischem, theils Lokomotivenbetrieb kommen 25 Lokomotivbahnen. In der Spurweite überwiegt die Schmalspur zwar, aber ohne die Vollspur zu verdrängen. Auf 20 Schmalspurbahnen kommen etwa 13 Vollspurbahnen. Unter den drei ohne besondere höhere Genehmigung zuzulassenden Schmalspurbahnen überwiegt die 1 m-Spur mit 8 Bahnen gegenüber 3 mit 0,75 und 5 mit 0,60 m-Spur, während 4 Bahnen eine normale Spurweite haben.

Projektirte elektrische Strassenbahnen in Berlin.

Schon wieder ist bei dem Berliner Magistrat ein Plan für neue elektrische Strassenbahnen eingereicht. Die Firma Herrmann Bachstein, welche durch eine Dampfstrassenbahn den Nollendorfplatz mit dem Grunewald und den Vororten Steglitz und Schmargendorf mittelst dreier Linien verbindet, beabsichtigt, diese Aussenlinie vom Nollendorfplatz aus mit der inneren Stadt zu verbinden, und hat dieserhalb um die Genehmigung zur Herstellung und zum Betriebe von Strassenbahnen unter Anwendung von Elektrizität mit Oberleitung für folgende Strassen ersucht: 1. Als Fortsetzung der durch die Motzstrasse zu führenden Strassenbahn, für welche der Magistrat zu Charlottenburg bereits der Bank für Handel und Industrie und der Antragstellerin die Genehmigung ertheilt hat, entweder a) durch die Genthiner Strasse, am Schöneberger Ufer entlang bis zur Augustabrücke, oder aber b) durch die Kurfürsten-, Dennewitz-, Flottwellstrasse (hier unter Mitbenutzung einer etwa 400 m langen Strecke der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft), am Schöneberger Ufer entlang bis zur Augustabrücke und über letztere weiter durch die Linkstrasse bis zur Potsdamer Strasse. 2. Von der unter 1 bezeichneten Linie an der Augustabrücke abzweigend, durch die Königin Augustastrasse über den Hafenplatz durch die Dessauer und Bernburger Strasse nach dem Anhalter Bahnhof (Askanischer Platz). 3. Von der unter 2 bezeichneten Linie an der Ecke der Dessauer und Bernburger Strasse abzweigend durch die Dessauer, Prinz Albrecht-, Zimmer- und Markgrafenstrasse bis an die Leipziger Strasse.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn. Die am 1. d. Mts. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung nahm den Antrag der Verwaltung auf Aufnahme einer 3,5 % Prioritätsanleihe in Höhe von 16 Millionen Mark zwecks Tilgung der noch im Umlauf befindlichen Obligationsschuld in Höhe von 15 687 000 ℳ einstimmig an.

Berlin-Charlottenburger Pferdeeisenbahn. Der Berliner Magistrat ist mit der Einführung des elektrischen Betriebs auf der Linie Lützowplatz-Kurfürstenstrasse- (Bahnhof Zoologischer Garten) Joachimsthaler Strasse-Kantstrasse bis zum Stuttgarter Platz (Stadtbahnhof Charlottenburg) mit oberirdischer Zuführung für die im Berliner Weichbilde belegene Strecke Lützowplatz-Kurfürstenstrasse unter der Voraussetzung einverstanden, dass die Bestimmungen der seiner Zeit abgeschlossenen Verträge aufrecht erhalten bleiben.

Braunschweigische Strasseneisenbahn. Zwischen dem Vorstande der Gesellschaft und dem Magistrat zu Braunschweig ist vorbehaltlich der Genehmigung durch die Stadtverordnetenversammlung ein Abkommen getroffen worden über Einführung des elektrischen Betriebes. Die Gesellschaft verpflichtet sich, mit Einführung des elektrischen Betriebes gleichzeitig eine Anzahl bestimmter neuer Linien zu bauen und unter gewissen Bedingungen auch später von den städtischen Behörden für nöthig erachtete Linien auszuführen, wogegen die Konzessionsdauer um 10 Jahre (also bis 1939) verlängert wird, die Stadt aber einen Antheil von dem während dieser 10 Jahre über 6 % Dividende hinaus erzielten Gewinn erhält.

Königsberger Pferdeeisenbahn. Nach dem Geschäftsbericht sind die Einnahmen hauptsächlich infolge der Einführung des Zehnpfennig-Tarifs auf 3 Linien um 23 385 ℳ höher. Nach Abschreibungen in Höhe von 65 992 ℳ soll von dem verbleibenden Reingewinn von 35 026 ℳ an die Vorzugsaktien eine Dividende von 2,5 % (wie im Vorjahre) mit 23 412 ℳ zur Vertheilung gelangen und nach den üblichen Ueberweisungen zum Reservefonds der Rest von 6 359 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Casseler Stadteisenbahn. Nach dem Bericht der Direktion für 1893/94 betrug die Betriebseinnahme 125 980 ℳ (gegen das Vorjahr + 4 265 ℳ), die Betriebsausgabe 100 554 (— 188) ℳ und der Betriebsüberschuss 26 894 (+ 5 106) Mark, von welch letzterem 13 783 ℳ zu Abschreibungen, 1 500 ℳ zur Remuneration des Aufsichtsraths und die verbleibenden 11 611 ℳ zur Verminderung des Verlustsaldos verwendet worden sind.

Rhein-Weser-Elbekanal.

Die Vorarbeiten für den Rhein-Weser-Elbekanal werden nach dem „Centralbl. der Bauverw." mit Eifer gefördert. Der für den westlichen Abschnitt desselben (vom Dortmund-Emskanal bis zur Elbe, sogen. Mittellandkanal) aufgestellte Vorentwurf unterliegt zur Zeit einer sorgfältigen Prüfung. Für die Führung des Dortmund-Rheinkanals kommen an erster Stelle die sogen. Südemscher Linie (Herne-Ruhrort, Duisburg) und die Lippelinie, welche bei Wesel den Rhein erreicht, in Betracht.

Die Schwedischen Staatsbahnen in 1893.

Die Schwedischen Staatsbahnen eröffneten am 8. Dezember 1893 die Nordlandsstrecke Hällnäs-Jörn (97 km) mit den Stationen Ekträsk (931 km von Stockholm Centralbahnhof), Aströsk (948 km), Bastuträsk (968 km) und Jörn (1002 km von Stockholm) für den vorläufigen Betrieb. Damit umfasst das Staatsbahnnetz 2 916 km, und zwar: die Stockholmer Verbindungsbahn vom Centralbahnhof nach Södermalm (3 km), die westliche Stammbahn von Stockholm-Südbahnhof nach Gothenburg (456 km) nebst den Zweigbahnen nach Södertelje (1 km), Hallsberg-Oerebro (25 km), Hallsberg-Motala-Mjölby (96 km) und Sköfde-Karlsborg (44 km), die südliche Stammbahn von Falköping nach Malmö (380 km), die nordwestliche Stammbahn von Laxa nach der Norwegischen Grenze bei Charlottenberg (210 km) nebst der Zweigbahn Kil-Fryksta (3 km), die östliche Stammbahn von Katrineholm nach Nässjö (216 km), die nördliche Stammbahn von Stockholm-Centralbahnhof nach Ange (484 km) nebst den Zweigbahnen Karlberg-Värtan mit Anschluss nach Stockholm-Ostbahnhof (7 km), Kilafors-Stugsund (36 km) und Ljusdal-Hudiksvall (62 km), die Nordländische Querbahn von Sundsvall nach der Norwegischen Grenze bei Storlien (363 km), die Nordlandsbahn von Bräke nach Jörn (487 km) nebst den Zweigbahnen Langsele-Solleftea (14 km) und Mellansel-Oernsköldsvik (29 km). In die Länge von 2 916 km ist die 211 km lange Gellivarabahn, die für sich selbst betrieben wird, nicht inbegriffen. Für Betriebszwecke ist das zusammenhängende Netz in 6 Bezirke (Distrikte) eingetheilt; der erste umfasst die Linien Stockholm-Hallsberg nebst Zweigbahn nach Södertelge und Katrineholm-Nässjö (zusammen 417 km); der zweite die Linien Gothenburg-Oerebro, Falköping-Nässjö, Sköfde-Karlsberg und Hallsberg-Motala-Mjölby (536 km); der dritte die Linie Malmö-Nässjö (268 km); der vierte die nordwestliche Stammbahn nebst Zweigbahn nach Fryksta (213 km); der fünfte die nördliche Stammbahn nebst Zweigbahnen nach Värtan und Stockholm-Ostbahnhof, sowie nach Stugsund und Hudiksvall (589 km); endlich der sechste die nordländische Querbahn und die Nordlandsbahn mit den Zweigbahnen nach Soleftea und Oensköldsvik (893 km). Die durchschnittliche Betriebslänge für das Netz belief sich 1893 auf 2 825 km.

Das ursprüngliche Anlagekapital des ganzen Netzes mit Ausschluss der Gellivarabahn betrug Ende 1893 215 897 984,84 Kronen; hierzu kamen bis zu dem genannten Zeitpunkt für Erweiterungsbauten, sowie für Beschaffung von Fahr- und anderen Betriebsmitteln aus besonderen Mitteln 42 864 608,20 Kr. und aus dem Betriebsüberschuss 23 753 266,50 Kr., so dass sich die Baukosten der im Betriebe befindlichen Linien Ende 1893 auf 282 515 859,51 Kr. stellten. Ausserdem waren für die im Bau befindlichen Linien (ausschliesslich der Gellivarabahn) 4 739 853,25 Kr. ausgegeben. Der Gesammtwerth des Staatsbahnnetzes im Betriebe und Bau stellte sich demnach auf 287 255 712,79 Kr.

Der Fahrpark des Netzes von 2 916 km belief sich auf 399 Lokomotiven (gegen 395 in 1892), 842 (831) Personenwagen,

62 (62 Postwagen, 193 (193) Packwagen und 9 240 (9 090) Güterwagen. Auf 1 km Bahnlänge entfielen 0,14 (0,14) Lokomotiven, 0,31 (0,32) Personen- und Postwagen, 0,07 (0,07) Gepäckwagen und 3,17 (3,22) Güterwagen. Die gesammten Personenwagen hatten 26 352 (25 966) Plätze und die Güterwagen eine Gesammttragkraft von 95 471 (94 576) t. Auf dem eigenen Netze haben zurückgelegt die Lokomotiven 11 689 917 (11 295 839) Lokomotivkilometer, davon 9 169 951 (8 921 107) Zugkm, die Personen- und Postwagen 82 780 484 (86 667 264) Achskm, die Gepäckwagen 23 260 680 (23 689 768) Achskm, und die Güterwagen 194 674 592 (186 716 946) Achskm; hierzu kommen 18 994 860 Achskm fremder Wagen, sodass auf dem Staatsbahnnetze im ganzen 319 710 616 Wagenachskilometer zurückgelegt wurden.

Befördert wurden 5 017 758 (4 871 671) Personen, 5 631,7 (5 618) t Gepäck, 2 502 (2 334) Stück Fahrzeuge, Leichen usw., 16 657 (15 896) t Eilgut, 3 080 508 (2 966 129,3) t allgemeines Frachtgut, 31 996,4 (24 283,2) t Staatsgut und 313 128,4 (320 348,5) t Eisenbahndienstgut, im ganzen also 3 442 289,8 (3 326 657) t Waaren, ferner 13 029 (11 484) Stück Pferde, 15 125 (15 516) Hunde, 65 150 (68 637) Stück Grossvieh und 178 107 (178 265) Stück Kleinvieh. Von den beförderten Personen entfielen auf die I. Klasse 0,4 %, auf die II. Klasse 16,1 %, auf die III. Klasse 81,8 % und auf Truppen 1,7 %. Im ganzen legten zurück die Reisenden 216 958 497 (207 906 399) Personenkm, die Güter 303 090 314 (294 472 267), Gepäck 4 034 508 (3 888 302), Fahrzeuge 797 818 (603 482), frachtfreies Gut 37 706 212 (37 438 669) und Vieh 6 305 696 (6 022 603) tkm. Durchschnittlich legte jede Person 43 km, jede Tonne Güter 100 km zurück.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 7 764 976,68 (7 570 123,55) Kr., für Postbeförderung 505 826,06 (501 590,90) Kr., aus dem Gepäckverkehr 176 745,17 (174 097,90) Kr., aus dem Güterverkehr 13 697 784,95 (13 412 863,33) Kr., für Fahrzeuge, Leichen usw. 38 383,76 (31 980,23) Kr., für Vieh 502 159,77 (496 139,77) Kr., aus besonderen Betriebsquellen 201 286,03 (190 746,52) Kr. und aus nicht zum Betriebe gehörigen Quellen 136 455,81 (144 644,65) Kr., im ganzen also 23 023 618,23 (22 522 186,85) Kr. oder 8 149,95 (8 180,96) Kr. für 1 km Betriebslänge. Von der Gesammteinnahme entfielen auf den Personenverkehr einschl. Post und Gepäck 36,69 (36,61) %, auf den Güterverkehr (einschl. Fahrzeuge und Vieh) 61,84 (61,90) % und auf verschiedene Quellen 1,47 (1,49) %. Zu den eigentlichen Personenverkehrseinnahmen trugen bei die I. Klasse 3,9 (4,4) %, die II. 35,0 (35,3) %, die III. 56,8 (56,4) %, Truppensendungen 1,7 (1,6) % und Zusatzkarten 2,6 (2,3) %. Von der eigentlichen Güterverkehrseinnahme entfielen 6,69 (6,45) % auf Eilgut, 92,57 (92,71) % auf Frachtgut und 0,74 (0,84) % auf Staatsgut.

Die Ausgaben betrugen für die Büreauabtheilung 306 781,39 (299 111,34) Kr., für die Bahnabtheilung 4 271 727,55 (4 197 905,46) Kr., für die Betriebsabtheilung 5 023 340,43 (4 913 512,88) Kr. und für die Maschinenabtheilung 6 816 311,94 (6 833 186,59) Kr.; hierzu kamen aber noch 19 663,86 (3 198,49) Kr. Verluste, sodass sich die Gesammtausgabe auf 16 437 825,17 (16 246 914,76) Kr. oder 5 818,70 (5 901,53) Kr. für 1 km Betriebslänge bezw. auf 71,40 (72,14) % der Betriebseinnahme stellte. Von der Gesammtausgabe entfielen 1,9 (1,8) % auf die Büreauabtheilung, 26,0 (25,8) % auf die Bahnabtheilung, 30,6 (30,2) % auf die Betriebsabtheilung und 41,5 (42,1) % auf die Maschinenabtheilung.

An Betriebsüberschuss verblieben 6 585 793,06 (6 275 272,09) Kronen oder 2 331,25 (2 279,43) Kr. für 1 km Betriebslänge bezw. 2,46 (2,38) % des Baukapitals.

Für die Neubauarbeiten an der Nordlandsbahn bewilligte der Reichstag für 1893 4 000 000 Kr. In Uebereinstimmung mit dem am 3. Februar 1893 festgestellten Bauplan wurden die Arbeiten folgendermaassen gefördert: Auf der Strecke Hällnäs-Bastuträsk, die bereits 1892 beinahe fertiggestellt war, wurden die Restarbeiten ausgeführt und zugleich auf der Strecke Bastuträsk-Jörn die Arbeiten so gefördert, dass die ganze Strecke Hällnäs-Jörn (97 km) am 7. Dezember 1893 dem allgemeinen Betriebe vorläufig übergeben werden konnte. Ausserdem wurden die Erdarbeiten auf dem noch verbleibenden Theil der Stammbahn vollendet, sodass die Geleislegung auf der Strecke Jörn-Elfsby erfolgen konnte. Die Erdarbeiten des Bahnkörpers umfassten 1 394 384 Raummeter Erde und Steine, 13 786 m³ Felssprengungen und 5 415 m³ Mauerwerk, wodurch der Bahnkörper auf 104,265 km fertiggestellt wurde; hiervon sind 12,430 km Einschnitte oder Dämme von mehr als 2,5 m Tiefe oder Höhe, 91,375 km ebene Fläche und 0,460 km Brücken. Felseinschnitte waren 968 m, davon 90 m mit mehr als 2,5 m Einschnitt. Für geringere Wasserläufe wurden 23 offene Röhren mit Oeffnungen von 0,9 bis 3 m Weite, ferner 3 doppelte und 175 einfache verdeckte Röhren von 0,09 bis 2,88 Geviertmeter Querschnitt angelegt; die Gesammtlänge dieser Durchlässe betrug 2,235 km. Im Laufe des Jahres wurden 12 kleinere Brücken fertiggestellt, davon 1 mit 5 m, 6 mit je 6 m, 1 mit 10 m, 1 mit 15 m, 2 mit 20 m Spannweite und 1 mit 3 Oeffnungen von 20 bezw. 24 und 20 m Spannweite; ferner 3 grössere Brücken, nämlich die Brücke über den Skellefteelf mit 2 Endspannweiten von je 30 und Mittelspannung von 61 m, diejenige über den Byskeelf mit 61 m Spannweite und diejenige über den Piteelf mit einer Spannweite zu 25 und einer zu 50 m. Die Fahrbahn dieser grösseren Brücken liegt 11,7 m über dem höchsten Wasserstande des Flusses. Durch Legung von Schienen und Schwellen auf einer Länge von 147,706 m wurden die beiden Arbeitsstätten der Nordlandsbahn verbunden, sodass Anfangs Dezember 1893 ein Arbeitszug bis zum Endpunkt bei Boden verkehren konnte. Die durchschnittliche Zahl der Arbeiter betrug im ersten Vierteljahr 2 759 Mann, im zweiten 3 544, im dritten 4 039 und im vierten 1 833 Mann. Die grösste Arbeiterzahl (4 381) war im Juli, die geringste (853) im Dezember beschäftigt.

Auf der s. Z. von der Schwedisch-Norwegischen Eisenbahngesellschaft gekauften Eisenbahn Lulea-Gellivara wurden im Jahre 1893 eine 5,520 km lange Abzweigung vom Erzberg nach der Tingvalls Grube, wo sich reiche Erzlager finden, sowie in Svartön bei Lulea Vorrichtungen zur leichteren Ueberladung von Erz aus den Eisenbahnwagen in die Schiffe hergestellt. Die durchschnittliche Zahl der beschäftigten Personen betrug im ersten Vierteljahr 175, im zweiten 218, im dritten 375 und im vierten 148 Mann. Den allgemeinen Verkehr vermittelt während des ganzen Jahres ein täglicher Zug in jeder Richtung zwischen Lulea und Gellivara; ausserdem verkehrt noch täglich ein Lokalzug zwischen Lulea und Boden. Befördert wurden im Berichtsjahre 105 212 Personen, 724 Fahrzeuge und Thiere, 65 t Eilgut und Packete, 306 320,1 t Erz und 25 092,2 t anderes Frachtgut. Die Einnahmen betrugen für Personen 95 561,13 Kr., für Fahrzeuge und Vieh 1 977,10 Kr., für Eilgut und Packete 2 866,40 Kr., für Erz 1 133 408,95 Kr., für anderes Frachtgut 105 111,30 Kr. und aus anderen Quellen 15 726,28 Kr., im ganzen also 1 354 651,16 Kr. Von der gesammten beförderten Gütermenge entfielen mehr als 92 % auf Erz, das andererseits zur Gesammteinnahme 83,7 % beitrug. Wenn man die Bedeutung der Stationen nach der Einnahme, also nach der Menge der abgesandten Waaren usw. berechnet, so ergab sich als bedeutendste Gellivara, die 86,2 % der Gesammteinnahme einbrachte; nächstdem kamen Lulea und Boden, die 6,6 bezw. 3,1 % beitrugen, während auf die übrigen Stationen nur 4,1 % entfielen. Die Betriebsausgaben beliefen sich 1893 auf 1 011 158,08 Kr. Kr.

Aus England.

Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnzüge.

Der „Railway Engineer“ bringt zu dieser Frage einen interessanten Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der Frage in England unter Hinweis auf Amerika. Im Rechenschaftsbericht der Brightongesellschaft in England vom verflossenen halben Jahre ist ein Posten von rund $^1/_3$ Million Mark für die Anlage von Fettgasanstalten aufgeführt. Dieser Umstand scheint auf die Abschaffung der elektrischen Zugbeleuchtung hinzudeuten. Es ist bekannt, dass die Brightongesellschaft die elektrische Zugbeleuchtung zuerst eingeführt hat. Im Jahre 1881 lief ein Pullmanwagen regelmässig zwischen Viktoria und Brighton, der mit Hilfe von Akkumulatoren beleuchtet wurde, die an den Endstationen mittelst stationärer Dynamos geladen wurden. Etwa ein Jahr später führte die Gesellschaft eine Neuerung ein, die darin bestand, dass eine Dynamo im Zuge selbst mitgeführt und von den Achsen eines Wagens betrieben wurde, welche die Akkumulatoren lud. Letztere brauchten daher nicht vom Zuge abgenommen zu werden. Andere Gesellschaften, namentlich die Nordwest-, Ost- und Lancashire- und Yorkshirebahn experimentirten mit einer dritten Art des Antriebs für die Dynamo mittelst einer auf der Lokomotive oder dem Tender geführten Hilfsdampfmaschine, welche mit Kesseldampf der Lokomotive betrieben wurde, aber weder dieses, noch das erstangeführte Verfahren konnten gegen das zweite, bei dem die Kraft von den Achsen genommen wurde, ankommen. Dieses wurde in ausgedehntem Maasse nicht allein auf der London- und Brighton-, sondern auch auf der Nord- und Mittellandbahn angewendet. Besonders bei der letzteren Gesellschaft gab sich Langdon grosse Mühe, dieses System zu verbessern und es nicht allein auf die vorstädtischen Blockzüge anzuwenden, wie es auf der Brighton- und der Nordbahn geschehen war, sondern auch auf den Betrieb der durchgehenden und der Zweigbahnzüge auszudehnen. Im vergangenen Jahr zog indess die Mittellandgesellschaft ihre elektrischen Beleuchtungseinrichtungen zu Gunsten des Oelgases wieder zurück und im laufenden Jahre baute die Brightongesellschaft, wie schon angegeben, zwei neue Fettgasanstalten, zu New-Cross und Brighton. Man kann sagen, dass in Sachen der Zugbeleuchtung die Elektrizität heute in England viel weniger Anhänger hat, als in irgend einem Zeitpunkt während der letzten 10 Jahre.

Andererseits muss bemerkt werden, dass die Brightongesellschaft nicht, wie die Mittellandbahn, ihre elektrischen Einrichtungen ganz ausser Betrieb gesetzt hat; sie hat sie im

Gegentheil in diesem Jahre auf weitere 8 Vorortzüge erstreckt. Einschliesslich dieser verkehren auf der Brightonlinie 40 Züge mit insgesammt 400 Wagen, einschliesslich 9 Pullmanwagen, die elektrisch beleuchtet sind und zwar unter Herleitung der Triebkraft von den Achsen. Ausser diesen Zügen und 8 Vorortzügen der Nordbahn, die nach demselben System beleuchtet werden, dürften freilich weitere Züge mit elektrischer Beleuchtung gegenwärtig in England nicht gefahren werden.

Von Amerika dagegen kommt die Nachricht von einem Wiederaufleben der auf die elektrische Zugbeleuchtung gerichteten Interessen. Auch in Amerika sind verschiedene Systeme probirt worden. Die Pullman Palace Car Company hat beispielsweise 1887 eine Vereinigung von Dynamo und Akkumulatorensystem angewendet, und im vergangenen Frühjahr waren 42 derart ausgerüstete Wagen im Betrieb, obwohl viele Linien, die das System benutzten, es wieder aufgegeben haben. Der Betrieb mit Akkumulatoren, die an den Endpunkten geladen werden, wurde zuerst auf der Pennsylvanischen Eisenbahn im Jahre 1882 eingeführt und ist noch auf mehreren Linien in Gebrauch. Es wird gesagt, dass durch die vortrefflichen Akkumulatoren — 150 Ampèrestunden-System der American Storage Battery Co. — dieses System keine grösseren Kosten mache, als die Pintsch'sche Fettgasbeleuchtung. In England war die Sache anders; dort gab man das System wegen der grossen Kosten, die durch die starke Abnutzung der Batterien beim Transport zur Ladestelle verursacht wurden, bald wieder auf; es wurde behauptet, dass es ebenso viel koste, einen einzigen Speisewagen nach diesem System zu erleuchten, wie einen ganzen Vorortzug von der Achse aus. Auch die Chesapeake und Ohiobahn hat jüngst mit Erfolg die Batteriebeleuchtung eingeführt; hierbei wurde eine Silvey'sche Batterie, deren Vertrieb die Dayton Manufactoring Co. übernommen hat, angewendet. Ein anderes System ist von Gibbs, dem Maschineningenieur der Chicago, Milwaukee und St. Paul-Eisenbahn entwickelt worden; bei diesem werden die Lampen nicht von Akkumulatoren, sondern direkt von einer Edisonschen Dynamo gespeist, die mit einer 18pferdigen Westinghousemaschine direkt verbunden ist. Etwa 100 Wagen sind in dieser Art erfolgreich betrieben worden, obwohl es ein Uebelstand ist, dass die Beleuchtung aufhört, sobald die Wagen vom Zuge losgekuppelt werden. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, ist vorgeschlagen worden, kleine Sammelbatterien anzuwenden, die Strom für einige Lampen von wenig Volt liefern.

In Amerika hat sich die Kraftentnahme von der Achse im Gegensatz zu England wenig Anhang erworben. In der allerletzten Zeit jedoch sollen sich nach einer Mittheilung der „Railroad Gazette" vom 3. August d. J. 2 Gesellschaften um die Einführung eines dortigen Systems auf den Englischen Bahnen bemühen, nach Neuerungen, welche Lewis in Vorschlag gebracht hat. Man verspricht sich sehr viel davon und meint, dass die Fettgasbeleuchtung demgegenüber den Kürzeren ziehen werde. Bei diesem System ist eine Dynamo am Drehgestell des Wagens selbst angebracht und wird von der Achse mittelst Riemens getrieben; sie ladet eine Akkumulatorenbatterie von 12 Zellen, die sich unter dem Wagen befindet und liefert zu gleicher Zeit nöthigenfalls Strom für die Wagenlampen. Der wesentliche Punkt beruht in der Wickelung der Dynamo, bei welcher eine Selbstregulirung der Maschine bei allen Geschwindigkeiten ermöglicht und eine gleichbleibende Spannung an den Batterieklemmen erzielt wird, ohne dass irgend eines der regulirenden Hilfsmittel angewendet zu werden brauchte, wie sie in England erforderlich sind. Bei einer Kostenvergleichung ergibt sich nach der „Railroad Gazette" für die Wagenstunde bei der Lewis'schen Methode 19 ₰, bei der Oellampenbeleuchtung 25 ₰, bei der Pintsch'schen Gasbeleuchtung 38 ₰, bei der Silvey'schen Batteriebeleuchtung 38 ₰ und bei direktem Strom 39 ₰. Beim System der Kombination von Dynamo und Sammelbatterie stellen sich die Kosten auf 80 ₰, bei der Sammelbatterie allein auf 68 ₰.

Abgesehen jedoch von dem Direktionswagen der Chesapeake und Ohiobahn und einem einzigen Wagen der Brooklynbrücke ist das Lewis'sche System bisher noch nicht in die Praxis übertragen worden. Ein abschliessendes Urtheil ist daher noch keineswegs möglich.

Aus Frankreich.

Die Arbeitszeit der Weichensteller, Lokomotivführer und Stationsvorsteher.

Unter den Maassnahmen, die zum Zweck haben, die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu verbürgen, legt die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten ganz besonderen Werth auf diejenigen, welche verhindern sollen, dass die auf diese Sicherheit bezüglichen Verrichtungen Beamten übertragen werden, deren Aufmerksamkeit durch Ueberanstrengung geschwächt sein könnte. Die Beamten, deren Dienst in dieser Beziehung in Betracht kommt, gliedern sich in drei Gruppen, nämlich die Weichensteller, die mit den Verrichtungen zur Oeffnung des Geleises für die Züge betraut sind, ferner die Lokomotivführer, welche die Signale für den Gang der Züge zu berücksichtigen haben, endlich die Stationsvorsteher, die beiden Anweisungen zur Sicherung des allgemeinen Zugdienstes zu geben und die Verrichtungen anzuordnen haben. Am 3. Mai 1864 setzte ein Ministerialerlass die längste Arbeitsdauer der Weichensteller auf 12 Stunden selbst beim Uebergang vom Tages- zum Nachtdienst und umgekehrt fest. Für die Lokomotivführer ist die Frage des Dienstplans verwickelter; erst durch die Versuche, die durch die Erlasse vom 24. April 1891, 25. April 1892 und 4. Mai 1894 nacheinander angeordnet wurden, konnte man zu einer Regelung gelangen, welche die Anforderungen der Sicherheit mit den Bedürfnissen des Dienstes und den Interessen der Beamten vereinigte.

Bezüglich der Stationsvorsteher haben verschiedene, neuerliche Vorkommnisse den Minister der öffentlichen Arbeiten auf die Nothwendigkeit hingewiesen, die Einrichtung ihres Dienstes einer genaueren Aufsicht, als es bisher geschah, zu unterwerfen. Auf den Bahnhöfen, die mit mehreren Beamten besetzt sind, ist es stets leicht, eine solche Einrichtung zu treffen, dass die Beamten, die zu den verschiedenen Tages- und Nachtstunden die nach den Vorschriften den Stationsvorstehern übertragenen Aufgaben versehen und demzufolge für den Dienst haftbar sind, zwischen ihrer Dienstzeit eine genügende Ruhepause haben. Damit die Aufsichtsbeamten in die Lage versetzt werden, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass die Gesellschaften diese Erwägung bei der Diensteintheilung berücksichtigt haben, soll die bereits von einigen Gesellschaften getroffene Maassregel, in jedem Bahnhof die Dienstzeiten aller ihm zugetheilten Beamten durch Anschlag bekannt zu machen, verallgemeinert werden. Die Aufsichtsbeamten können sich so auf ihren Rundreisen leicht überzeugen, dass die Leitung des Betriebsdienstes auf einem Bahnhof keinem überbürdeten Beamten übertragen ist.

In Stationen, die mit Signalen versehen sind, aber deren Wichtigkeit nicht die ständige Anwesenheit mehrerer Beamten erfordert, bringen die Fahrpläne oft eine Dienstzeit mit sich, die einem einzigen Beamten nicht auferlegt werden könnte, ohne seine Kräfte zu übersteigen und infolge dessen die öffentliche Sicherheit in Frage zu stellen. In solchem Falle ist es unerlässlich, Anordnungen zu treffen, dass der Dienst beim ersten Morgen- oder letzten Abendzug entweder durch einen Hilfsbeamten oder durch die Zugbediensteten versehen werde, ohne die Ruhe des Stationsbeamten zu unterbrechen. Es ist unmöglich, für diesen die längste Arbeitszeit genau vorzuschreiben; denn diese Arbeitszeit ist nicht zusammenhängend, sondern wird zwischen den Zügen durch Zeiten unterbrochen, die in vielen kleinen Bahnhöfen eine fast unbedingte Ruhe gewähren und die der Beamte um so vollständiger geniessen kann, als er im allgemeinen im Bahnhofsgebäude wohnt. Aber selbst in Stationen, wo die geringsten Anforderungen an die Stärke und Dauer der Arbeit des Beamten gestellt werden, bietet dieser nicht die erforderliche Gewähr der Aufmerksamkeit, wenn nicht zwischen zwei aufeinander folgenden Diensttagen ein genügender Zwischenraum ununterbrochener Ruhe liegt, die wenigstens 8 Stunden beträgt. Daraus ist indessen nicht zu schliessen, dass ein Beamter, dem diese Nachtruhe gesichert wird, während der ganzen übrigen Zeit zu einer anstrengenden und ununterbrochenen Arbeit gebraucht werden kann, weil dadurch seine Kräfte überbürdet werden würden. Für solche Fälle kann keine allgemeine Vorschrift gegeben werden, sondern die Aufsichtsbeamten haben nach Lage der Verhältnisse darüber zu wachen, dass der Dienst des Stationsbeamten besonders durch Verwendung eines Hilfsbeamten, während eines Theils des Tages erleichtert wird.

Umgekehrt ist eine geringe Abkürzung der Nachtruhe zulässig, wenn der Tagesdienst lange Unterbrechungen bedingt; so kann diese Ruhe auf $7^1/_2$ Stunden verkürzt werden, wenn der Stationsvorsteher abgesehen von den Mahlzeiten während der Dienstdauer eine besondere unterbrochene Ruhezeit von 3 Stunden hat. Die Nachtruhe kann sogar auf 7 Stunden verkürzt werden, wenn die besondere Tagesruhe 4 Stunden erreicht. Aber diese Abweichungen sind die einzig zulässigen.

Wenn diese Regeln — wie sich aus der von den Generalinspektoren des Aufsichtsdienstes angestellten Untersuchung ergibt — auch auf den meisten Bahnhöfen bereits beachtet werden, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Generalinspektoren doch durch Rundschreiben vom 6. November d. J. angewiesen, dafür zu sorgen, dass diese Regeln auch auf den übrigen Bahnhöfen angewendet werden. Namentlich ist darauf zu achten, dass, wenn Familienmitglieder den Stationsvorsteher als Hilfsbeamte vertreten, diese auch thatsächlich den Dienst versehen, sodass der Stationsvorsteher die erforderliche Ruhepause geniesst.

Aus Italien.

Betrieb.

Gesetzesbekanntmachung. Die „Gazzetta Ufficiale“ veröffentlichte folgendes Gesetz: Uebereinkommen der Staatsregierung mit den drei grossen Bahnverwaltungen inbetreff einer eintretenden Unzulänglichkeit der zur Bahnerhaltung ausgeworfenen Beträge. Hiernach dürfen im gegebenen Bedarfsfalle von den Rücklagen des Fonds zur Erneuerung des rollenden und sonstigen Betriebsmaterials von jeder der drei Verwaltungen Beträge entnommen und auf die Kasse „per gli aumenti patrimoniali“ übertragen werden, insgesammt jedoch nicht über 25 000 000 L. Die Verzinsung der entnommenen Summen erfolgt zu Lasten letzterer Kassen und zu Gunsten obiger Erneuerungsfonds nach dem vom Staat festzusetzenden Zinsfuss. Für das laufende Jahr des Betriebes wird die Höhe der Entnahme aus jenen Kassen auf 4 000 000 L. begrenzt, wozu die drei Netze noch weitere 600 000 L. aufzubringen haben; letztere Summe vertheilt sich nach dem Verhältniss, nach welchem die Netze die bereits bestimmte Gesammtsumme von 6 600 000 L. für Bauausführungen unter sich getheilt haben. Aus den flüssig gemachten Beträgen sind zu bestreiten: die etwaigen Belastungsreste der Betriebs- und Baufonds, die obenbezeichnete Verzinsung und diejenige, welche den Gesellschaften nach den Konzessionsverträgen für Darleihung ihres Betriebsmaterials zukommt, sowie ein Drittel der Wagenmiethen im Gemeinschaftsverkehr. Die vorbezeichneten 6 600 000 L. bleiben besonders für die bestimmten Bauausführungen, für die Einwechselung von Stahlschienen, sonstige Verbesserungen des Oberbaues, für erste Nachhilfen und Vervollständigungen bei dem Bahnkörper, für Verstärkung eiserner Brücken sowie deren Vertauschung gegen Mauerwerk, für Ausführung von Sicherheits- und Signalvorkehrungen auf freier Strecke wie auf den Bahnhöfen, ferner für Aufbesserungen im rollenden und festen Betriebsmaterial vorbehalten.

Die richtige Handhabung des Gesetzes wird von der Regierung wie vom Rechnungshof überwacht und im März 1895 wird die Regierung der Volksvertretung Vorschläge zur Neuordnung der den Reserve-, den Erneuerungsfonds und den Kassen „per gli aumenti patrimoniali“ zu übertragenden Lasten unterbreiten.

Varese-Porto Ceresio. Im allgemeinen sollen für die neue Linie im Binnen- wie im Gemeinsamkeitsverkehr die bezüglichen Tarifsätze des Mittelmeernetzes Anwendung finden, mit Ausnahme von Rückfahrkarten und etwaigen Lokalsätzen, doch werden im Gemeinschaftsverkehr die Sätze für Benutzung der Linie Varese-Porto Ceresio getrennt ausgeworfen. — Bezüglich einiger namentlich für ausländische Vergnügungsreisende werthvolle Rundreisen über Bahn und Seen hat die Verwaltung des Mittelmeernetzes neue Verbindungen mit den betheiligten anderweitigen Gesellschaften vereinbart und — vorläufig versuchsweise — eingeführt.

Sizilien. Die Handelskammer zu Palermo hat sich bei dem Ministerium mehrfach für die Besserung der Eisenbahnverhältnisse auf der Insel verwendet. Sie befürwortet: 1. Regelung des gemeinsamen Verkehres und Betriebes zwischen Sizilien und dem Italienischen Festlande, Einführung eines besonderen Tarifes mit möglichst geringen Beförderungskosten behufs Beseitigung des Missverhältnisses, dass nach Häfen des Italienischen Festlandes mehrfach höhere Sätze gezahlt werden, als nach Amerikanischen Häfen; 2. Beschleunigung der Vollendung der Eisenbahnlinie Palermo-Messina; 3. bessere Regelung der Sizilianischen Differentialtarife.

Sizilische Eisenbahnen. Der Verwaltungsrath der Sizilischen Bahnen hat zum Generaldirektor der Gesellschaft den Ingenieur Gasp. Mazza ernannt und ist diese Wahl vom König bestätigt worden. Der Genannte begann seine Laufbahn am Bau der Mont Cenisbahn, war dann bei Turin-Ciriè und bei den Oberitalienischen Bahnen beschäftigt. Alsdann bekleidete derselbe in Spanien die Stellung eines Betriebsleiters bei den Bahnen von Galicien und Leon. Nach Italien zurückgekehrt, wurde derselbe von der Direktion des Mittelmeernetzes mit Neubauten beauftragt. Er übernimmt nunmehr die Stellung des aus Gesundheitsrücksichten vom Amt zurückgetretenen Ingenieur Ad. Billia.

Bezüglich der Höhe der für das letztverflossene Betriebsjahr zu zahlenden Dividende hat der Verwaltungsrath den gleichen Betrag wie im Vorjahre mit 32,50 L. einschliesslich der laufenden Verzinsung der am 27. November stattgehabten Hauptversammlung der Aktieninhaber vorgeschlagen.

Bielleser Lokalbahnen. Die Betriebsgesellschaft hat behufs Erleichterung des Verkehres auf ihren Linien beantragt, den Mindestbetrag des Frachtgutsatzes von 50 auf 30 Cts. herabzusetzen, d. h. ungerechnet der Staatsabgabe für jede Sendung.

Rom-Viterbo. Für diese von der Verwaltung des Mittelmeernetzes betriebene Neben- und Lokalbahn finden die Konzessionsbedingungen der grossen Netze einschliesslich der auf Beförderung von Truppen und Heeresbedürfnissen gleiche Anwendung, sodass ein Gemeinschaftsverkehr mit den grossen Netzen hieraus hervorgeht.

Aenderung von Stationsnamen. Der bisher Cambiano genannte Bahnhof der Linie Turin-Genua hat die Bezeichnung „Cambiano Santena“ erhalten. Der Bahnhof Praja Ajeta (Linie Battipaglia-Reggio Calabria) heisst jetzt Praja d'Ajeta Tortona, Bhf. Tonco (Castagnole-Mortara) erhält den Namen Tonco Alfiano, Bhf. Calcababbio der Linie Pavia-Voghera ist in „Lungavilla“ umgetauft.

Aus Afrika.

Aegypten.

Die Regierung hat einer von der Société des chemins de fer économiques sowie den Unternehmern Ed. Empain und de la Hault gebildeten Belgischen Gruppe die Konzession für die im ganzen 20 km umfassenden elektrischen Strassenbahnen von Kaïro ertheilt. Die Stromzuführung erfolgt durch zwei Leitungen, eine ober- und eine unterirdische, die durch Eisenpfosten in Verbindung gesetzt werden.

Tunesien.

Auf der Neubaulinie Tunis-Bizerte ist am 26. Oktober d. J. der erste Zug nach Bizerte abgelassen worden, doch erfolgt die Eröffnung erst später.

Algerien.

Die Compagnie des chmins de fe sur routes algériens hat am 21. September d. J. die erste ihrer Linien, nämlich von El Affroun nach Marengo dem Betriebe übergeben.

Die Betriebseinnahmen der Algerischen Bahnen sind im 1. Halbjahre 1894 infolge bedeutenden Rückgangs des Wein- und Getreideverkehrs erheblich gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres zurückgeblieben; denn sie betrugen nur 9 898 000 Frcs. (gegen 11 093 000 Frcs. im 1. Halbjahre 1893). Die Mindereinnahme vertheilte sich auf die Paris-Lyon-Mittelmeer-, Ost-Algerische, West-Algerische und Bona-Gelma Eisenbahn, während die Französisch-Algerische Bahn eine Mehreinnahme erzielte. Ein Theil dieses Minderertrages dürfte indessen bis zum Schluss des Jahres noch ausgeglichen werden, da im 2. Halbjahre 1893 die Einnahmen sehr ungünstig waren.

Die Französisch-Algerische Eisenbahngesellschaft hat beim Departement Oran um die Konzession der vom Generalrath beschlossenen Bahn Oran-Arzew nachgesucht. Der Generalrath hat am 17. Oktober d. J. beschlossen, mit dem Vertreter der Gesellschaft in Verbindung zu treten.

Der von Montgomery ausgearbeitete Plan für eine direkte Bahn Setif-Bougie ist von Portier in Paris wieder aufgenommen worden.

Portugiesisch-Westafrika (Angola).

Infolge lang andauernder starker Regengüsse musste die Königliche Afrika-Ueberlandbahngesellschaft während des Baujahres 1893/94 die Arbeiten lange einstellen und konnte die Strecke bis Kilom. 260 erst am 23. November 1893 und bis Kilom. 280 erst am 30. Juli 1894 eröffnen; die bei Kilom. 300 endigende 7. Theilstrecke ist im Bau und sollte im November 1894 fertiggestellt sein. Die Arbeiten an der 8. Theilstrecke, der schwierigsten und theuersten der ganzen Bahn, sind sehr bedeutend. An Stelle des bisherigen technischen Direktors, Antonio Guedes Tefante, ist Arnaldo de Novaes Guedes Rebello, bisher Sekretär des Verwaltungsraths, getreten.

Welchen Einfluss die Bahn auf die Entwickelung der Kolonie hatte, sieht man aus den Erträgen des Zollamts Loanda, die im Jahre 1886 bei Beginn des Baues nur 217 744,056 Mlrs. betrugen; sie stiegen 1887 auf 349 173,252 Mlrs., 1888 auf 358 026,622 Mlrs., 1889 auf 473 472,104 Mlrs., 1890 auf 537 642,592 Mlrs., 1891 auf 544 879,692 Mlrs., 1892 auf 454 709,434 Mlrs., 1893 auf 826 294,104 Mlrs. und im 1. Halbjahre 1894 auf 451 511,614 Mlrs., sodass die Erträge des ganzen Jahres 1894 auf rund 900 000 Mlrs., also mehr als das Vierfache des Jahres 1886, veranschlagt werden können. In gleicher Weise stiegen die Betriebseinnahmen in runden Ziffern von 17 000 Mlrs. in 1889/90 auf 35 000 Mlrs. in 1890/91, auf 62 000 Mlrs. in 1891/92, auf 97 000 Mlrs. in 1892/93 und auf 120 000 Mlrs. in 1893/94. Da aber die Betriebslänge von Jahr zu Jahr gewachsen ist, so erhält man ein richtiges Bild des Fortschritts nur aus den kilometrischen Betriebseinnahmen, die sich 1890/91 auf 254,270 Mlrs., 1891/92 auf 332,836 Mlrs., 1892/93 auf 432,009 Mlrs. und 1893/94 auf 476,678 Mlrs. beliefen.

In dem vom 1. Juli 1893 bis dahin 1894 reichenden Betriebsjahre ist der Personenverkehr gegen das Vorjahr um 20 % zurückgegangen, sowohl wegen der Regen als auch deshalb, weil viele Handelshäuser von Loanda in den Hauptstationen Vertreter eingesetzt und dadurch häufige Reisen erspart haben; der Güterverkehr ist dagegen um 23 % gestiegen. Bei einer

durchschnittlichen Betriebslänge von 252,119 km wurden befördert: 1. Personen in I. Klasse 2 474 (4,76 %), in II. 1 322 (2,54 %) und in III. 48 070 (92,70 %), im ganzen also 51 866 Personen; 2. an Eilgut 660,884 t Gepäck und Waaren, sowie 231 Stück Vieh; 3. an Frachtgut 10 987,413 t Waaren und 2 913 Stück Vieh. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 40 827,340 Mlrs., aus dem Eilgutverkehr 10 019,980 Mlrs. und aus dem Frachtgutverkehr 69 419,000 Mlrs., im ganzen also 120 266,320 Mlrs.

Der Verwaltungsrath ist der Ansicht, dass diese Ergebnisse geeignet sind, die Inhaber der Schuldverschreibungen über ihren Besitz vollkommen zu beruhigen, und dass der niedrige Kurs von 72 Mlrs. keineswegs gerechtfertigt ist. Die Zinsen der Schuldverschreibungen wurden bisher nur in Portugal, London und Amsterdam bezahlt; die Gesellschaft hat neuerdings auch in Paris und Brüssel Zahlstellen eingerichtet.

Aus Mexiko.

Tehuantepec-Eisenbahn.

Die Eröffnung der Bahnlinie von Coatzacoalcos nach Santa Cruz (Mexiko), welche den Mexikanischen Meerbusen mit dem Stillen Ozean verbindet, hat kürzlich stattgefunden. Der Bau dieser die Landenge von Tehuantepec durchschneidenden 308 km langen Bahn war mit ungeheuren Schwierigkeiten verknüpft und verschlang einen Betrag von 80 Millionen Mark. Schon Ferdinand Cortez erkannte die Wichtigkeit einer Verkehrsstrasse zwischen dem Golf von Mexiko und dem Grossen Ozean und liess den Isthmus durchforschen, um eine geeignete Stelle zur Herstellung einer solchen ausfindig zu machen. Aber er sah sich genöthigt, den Plan fallen zu lassen, da die zu überwindenden Schwierigkeiten zu gross waren. Auch verschiedene Pläne, die in diesem Jahrhundert entstanden und eine Verbindung der beiden Meere durch einen Schienenweg anstrebten, mussten als unausführbar verworfen werden. Den ersten Spatenstich zu dem riesigen Unternehmen that vor 16 Jahren ein Newyorker, der aber später seinen vertragsmässigen Verpflichtungen nicht nachkam. Auch sein Nachfolger, ein Mexikaner, musste den Bau als über seine Kräfte gehend aufgeben; ein dritter Unternehmer, ein Engländer, fand sogar seinen Tod bei dem Werk, das erst durch die gemeinsame Arbeit einer Englisch-Amerikanischen Vereinigung vollendet wurde. Am nördlichen Endpunkt der Bahn, in Coatzacoalcos, sind grossartige Hafenanlagen geplant, die es den ankernden Schiffen ermöglichen sollen, Waaren unmittelbar in die Eisenbahnwagen zu verladen. Diese Bauten, die einen weiteren Aufwand von 9 Millionen Mark erfordern, sollen innerhalb kürzester Frist fertiggestellt werden, wonach der Transkontinentale Güterverkehr ohne Hindernisse vor sich gehen kann.

Bücherschau.

Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn 1895. Verlag von Moriz Perles, Wien. Preis 1,60 fl.

Dieser mit mehreren Abbildungen und einer Eisenbahnkarte der Monarchie ausgestattete, elegant in Leinwand gebundene Kalender bildet eine neue Folge und zwar des XVIII. Jahrganges. Es ist nämlich in demselben unter der Redaktion des Ingenieurs Rudolf Hand der Inhalt so erweitert worden, dass das Fachliche in grösserem Maasse vertreten erscheint, das wichtigste und das zum Nachschlagen geeignete fachliche Material, welches dem technischen sowohl als dem Betriebsbeamten unentbehrlich ist, übersichtlich zusammengestellt wurde. Der reichhaltige Inhalt ist in 20 Hauptabschnitte zusammengefasst, von welchen die Abschnitte: Eisenbahnbau, technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt-, Neben- und Lokaleisenbahnen, Betriebsreglement, Signalordnung, die verschiedenen auf das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnwesen Bezug habenden Gesetze, Verordnungen und Erlässe, Ausdehnung der Unfallversicherung, die auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden Patente, Staatsbehörden für das Eisenbahnwesen, Aufzählung der Eisenbahnen, Eisenbahnvereine und Institute hervorzuheben sind. Interesse gewährt auch der Abschnitt über die Normen zur Berechnung des Honorars für Ingenieurarbeiten beim Eisenbahnbau, wie solche beim Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenverein beschlossen wurde. Die üblichen kalendarischen Daten erscheinen auch in dem neuen Jahrgange in genügendem Umfange ausgeführt. Dem Kalender ist eine weite Verbreitung in den Eisenbahnfachkreisen zu wünschen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungsrath Rosseck, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, ist gestorben.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Der Abtheilungsingenieur, tit. Bauinspektor Bürklen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, wurde auf die Stelle des Eisenbahnbetriebs-Bauinspektors in Rottweil befördert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Betzingen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in den Main-Neckarbahn-Württembergischen Expressgut-Verkehr einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Expressgut-Abfertigungen.

Darmstadt, den 12. Dezember 1894. (2961)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1 und 2 betreffend. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1895 ab treten für die Beförderung von Holzstoff (geschliffener) für Papier- oder Pappenfabrikation, Holzzellstoff (Cellulose) sowie Strohstoff, Strohzellstoff bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zwischen Marxgrün Steben einer- und den in den Tarifheften 1 und 2 aufgenommenen nördlichen Verbandsstationen andererseits anderweite, gegen seither erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz (Tarifheft 1 Nr. 4, Tarifheft 2 Nr. 3) in Kraft.

Für den Verkehr zwischen der Station Marxgrün-Steben einer- und den Stationen Görlitz und Kamenz der Preussischen Staatsbahnen andererseits wird die Ausnahmetarifirung für diese Artikel überhaupt aufgehoben und es erfolgt die Abfertigung etwa vorkommender Sendungen gemäss des Theiles I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs zu den Sätzen des Spezialtarifs II.

Bis zum Erscheinen der die neuen Ausnahmefrachtsätze enthaltenden Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2 ertheilt unser Verkehrsbüreau über die Höhe der neuen Sätze Auskunft.

Dresden, den 15. Dezember 1894. (2962)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Die für die Beförderung des auf dem hiesigen Bahnhofe ankommenden Kleinviehs nach den Bestimmungen unter C. 1 des Vieh- etc. Tarifs für den Binnenverkehr bislang erhobene Bahnsteiggebühr kommt vom 1. Januar n. J. ab in Wegfall.

Oldenburg, den 13. Dezember 1894. (2963B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 treten
Nachtrag X zum Tarifheft 1,
„ X „ „ 2 und
„ XI „ „ 3
in Kraft, die hauptsächlich enthalten:

a) die Kilometerzeiger für die neu einbezogenen Stationen Berbersdorf, Lobstädt, Neundorf i. V., Zabeltitz, Ziegenhain i. Sachsen, Zschaitz der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und Kettwig v. d. Brücke des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch);
b) anderweite Kilometerzeiger für die Stationen Blauenthal, Eibenstock, Rautenkranz, Schönheider Hammer, Wilzschhaus und Wolfsgrün der Königlich Sächsischen Staatsbahnen;
c) Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Biersdorf, Daaden, Eibelshausen, Frohnhausen (Dill), Grünebach, Morsbach bei Wissen, Niederdreisbach, Schutzbach, Strassebersbach, Volperhausen, Wissenbach und Wisserhof, mit Gültigkeit vom 15. Februar 1895.

Sendungen nach und von den unter c genannten Stationen werden vom 15. Februar 1895 an je nach der geographischen Lage in Betzdorf, Dillenburg oder Wissen umkartirt.

Abzüge der Nachträge sind durch die Verbandsstationen zu erlangen.

Dresden, am 14. Dezember 1894. (2964)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 tritt zum Niederländisch-Bayerischen Gütertarif der Nachtrag XVII in Kraft, welcher

Ausnahmefrachtsätze für Torfstreu, Kartoffeln und Spielwaaren enthält.

Nähere Aufschlüsse ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, den 10. Dezember 1894. (2965)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigsbahn. Mit sofortiger Gültigkeit werden abgeändert:

1. die Entfernung zwischen Mannheim sowie Mannheim N. V. und Bensheim in unserem Lokal-Viehtarif von 39 in 36 km,
2. die Entfernung zwischen Niedersaulheim und Calw im Hessisch-Württembergischen Gütertarif von 295 in 205 km.

Mainz, den 13. Dezember 1894. (2966)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. Am 20. Dezember d. J. tritt zu dem Tarif Nr. 12 (Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln [linksrheinisch] und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach der Ostschweiz) vom 1. Oktober 1884 der VI. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: I. Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, II. Aenderungen des Haupttarifs und der Nachträge.

Köln, den 14. Dezember 1894. (2967)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1895 gelangt zum Gütertarif, Theil II Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894 der Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

München, im Dezember 1894. (2968)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Der Frachtsatz für roh vorgearbeitete Gewehrschäfte von Sierenz nach Soroksár wird ab 1. Februar 1895 ausser Kraft gesetzt.

München, im Dezember 1894. (2969)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Bayerischer Verkehr. Am 1. Januar 1895 gelangt für die direkte Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen im Niederländisch-Bayerischen Verkehr ein neuer Tarif, Theil II zur Einführung.

Nähere Aufschlüsse ertheilen die Verbandsverwaltungen.

München, im Dezember 1894. (2970)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. An Stelle der durch unsere Bekanntmachung vom 13. Oktober d. J. aufgehobenen Theile II, III und IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs und der zur Zeit noch bestehenden zugehörigen Ausnahmetarife (ausgenommen die Ausnahmetarife 1a, Theil I, für Getreide usw. und 2 für Flachs, Hanf usw.) sowie des Anhangs I zum Gütertarif tritt am 20. Dezember 1894 alten/1. Januar 1895 neuen Stils ein neuer Deutsch-Russischer Gütertarif in Kraft und zwar:

Theil II, enthaltend allgemeine und besondere Tarifvorschriften, Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Verbandstationen, Auszug aus den Verkehrsleitung-Tabellen und Waarenverzeichniss nebst Güterklassifikation;

Theil III A, enthaltend Tarifsätze für Eilgut und Frachtgut als Stückgut und in Wagenladungen im Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland;

Theil III B, enthaltend Tarifsätze für Eilgut und Frachtgut als Stückgut und in Wagenladungen im Verkehr von Russland nach Deutschland und den Niederlanden.

Die bisherigen Ausnahmetarife 1a für Getreide usw. und 2 für Flachs, Hanf usw. behalten auch nach dem 20. Dezember 1894 alten/1. Januar 1895 neuen Stils ihre Gültigkeit und zwar der erstere unter der neuen Bezeichnung „Ausnahmetarif 7", der letztere unter der neuen Bezeichnung „Ausnahmetarif 8".

Ferner wird mit Gültigkeit von demselben Tage der erste Nachtrag zu dem vom 20. Dezember 1892 alten/1. Januar 1893 neuen Stils gültigen Theil I des Gütertarifs herausgegeben. Genannter Nachtrag enthält Berichtigungen der Einführungsbestimmungen sowie von Firmen der Verbandverwaltungen, Ergänzung von Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und Berichtigungen der Anlage 6 zum Betriebsreglement.

Die in letzter Zeit besonders herausgegebenen Deutsch-Russischen Ausnahmetarife für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle, gültig vom 1./13. November alten/neuen Stils 1894 und für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen), gültig vom 5./17. Oktober alten/neuen Stils 1894, werden vom Tage der Einführung der neuen Theile III A und III B des Deutsch-Russischen Gütertarifs ab ebenfalls aufgehoben, weil die Frachtsätze des ersteren Ausnahmetarifs in den Theil III A, diejenigen des letzteren Ausnahmetarifs in den Theil III B übernommen worden sind.

Die vorerwähnten neuen Tarife sind von den Verkaufsstellen der Verbandstationen zu den aufgedruckten Preisen käuflich zu beziehen. Unsere Fahrkarten-Ausgabestelle hier wird bereits vom 17. d. Mts. ab mit Verkaufsstücken ausgerüstet sein.

Bis zur Verausgabung obiger Tarife ertheilen über den Inhalt derselben die Verbandverwaltungen auf Verlangen Auskunft.

Bromberg, den 14. Dezember 1894. (2971)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Vom 1. Januar 1895 an wird die Verkehrsstelle neue Schenke-Ladegeleis der Weimar-Geraer Eisenbahn mit den um 2 M. für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Roda in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Ausser diesen Frachtsätzen wird noch eine Rangirgebühr von 1,25 M. für den Wagen erhoben.

Dresden, am 14. Dezember 1894. (2972)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahnverkehre des Direktionsbezirks Erfurt, Reichsbahn-Staatsbahn-, Sächsisch-Thüringischer, Norddeutscher und Niederdeutscher Güterverkehr. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Triptis-Ziegenrück werden die Stationen Auma, Krölpa (Grossh. Sachsen), Mossbach bei Neustadt a. O., Knau und Ziegenrück in die Tarife für vorbezeichnete Verkehre einbezogen werden.

Die sämmtlichen Stationen der Neubaustrecke erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, die Station Ziegenrück ausserdem die Befugniss zur Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen.

Im Sächsisch-Thüringischen Verbande findet jedoch eine direkte Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen nach und von den vorgenannten Stationen nicht statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. Dezember 1894. (2973)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages IX zum Lokal-Gütertarif. Am 1. Januar 1895 tritt zu dem vom 1. Januar 1890 gültigen Lokaltarife der Nachtrag IX mit folgendem Inhalte in Kraft:

I. Eröffnung der Station Bystritz für den Gesammtverkehr und der Station Wendrin für den Eilgutverkehr.
II. Frachtberechnungstabellen für die Station Bystritz.
III. Frachtberechnungstabellen für die Station Wendrin.
IV. Abänderung der Bestimmungen für Stationen mit beschränktem Güterverkehr.
V. Abänderung der Benennung der Station Vasecz.
VI. Ergänzung der Ausnahmetarife.
VII. Ergänzung der Lieferzeit-Zuschlagfristen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direktion der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest (Maria-Valéria utza 11 szám) erhältlich.

Budapest, am 15. Dezember 1894. (2974)
Die Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Ungarn-Russland. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau. Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica. Gebühren für die Zollabfertigung in Szczakowa. Vom 1. Januar 1895 an gelangen die Gebühren für die Zollabfertigung in Szczakowa in dem, im „Tarife, Theil I, Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Bereiche der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen, der K. und K. Bosnabahn, der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen und der K. und K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, gültig vom 1. Januar 1893" unter „D. Nebengebührentarif, XIV. Gebühren für die zollamtliche Abfertigung, soweit dieselbe durch die Eisenbahn übernommen wird", bezifferten Ausmaasse zur Einhebung.

Von diesem Tage an werden daher die in den Tarifen für die obenbezeichneten Verkehre enthaltenen bisherigen Bestimmungen über diese Gebühren aufgehoben.

Wien, am 12. Dezember 1894. (2975)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - Ungar. - Französischer Eisenbahnverband. Einführung von Frachtsätzen für die Beförderung von Ceresin von Mähr. Ostrau nach Novéant transit, Altmünsterol transit und Delle transit mit der Bestimmung nach Paris (Douane und Reuilly) und weiter. Vom 1. Januar 1895 ab bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1895 werden für Ceresintransporte von Mähr.-Ostrau, welche mit einem direkt nach Paris (Douane oder Reuilly) oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefe zur Aufgabe gelangen, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	bis	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
		Francs Gold für 1 000 kg	
A. Für Sendungen mit Bestimmung nach Paris Douane			
Mähr.-Ostrau	Novéant transit	77,85	61,05
	Altmünsterol „	72,80	56,00
	Delle „	72,45	55,65
B. Für Sendungen mit Bestimmung nach Paris Reuilly			
Mähr.-Ostrau	Novéant transit	77,25	60,45
	Altmünsterol „	72,90	56,10
	Delle „	72,50	55,70

Wien, 13. Dezember 1894. (2976)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Nachtrag III zum Tarif Theil II Heft 3, sowie Nachträge I zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4 betreffend.) Die in Nr. 89 vom 14. November l. J. mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 verlautbarten Nachträge, u. z. Nachtrag III zum Tarif Theil II Heft 3 und Nachträge I zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4 treten statt mit 1. Januar 1895 erst mit 1. Februar 1895 in Kraft.

Wien, am 14. Dezember 1894. (2977)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des I. Nachtrages zu dem vom 1. April 1890 gültigen Tarife, Theil V, Heft 1 (Ausnahmetarif für Wein, Spiritus etc.). Mit 1. Januar 1895 tritt zu dem in der Ueberschrift genannten Tarife der I. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, wonach vom 1. Januar 1895 ab bis auf weitere Verlautbarung die mit a) bezeichneten Frachtsätze Anwendung finden, sowie abgeänderte und neue Frachtsätze enthält.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Dezember 1894. (2978)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Januar 1895 gelangt ein neuer Tarif für den Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1890 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 1. Februar 1895 aufrecht.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 100 ₰ = 125 Heller = 125 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 15. Dezember 1894. (2979)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Oesterreich - Ungarn-Genf transit und Verrières transit. Frachtsätze für Holzzeugmasse etc. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1895, treten für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) (nicht in Pappendeckelform) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von oder nach	Stationen der Jura-Simplonbahn: 1. Genf transit a)	1. Genf transit b)	2. Verrières transit a)	2. Verrières transit b)
	Francs Gold pro 1 000 kg			
Hopfgarten, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen	22,10	25,70	19,10	18,40

Es gilt:

1. der Frachtsatz für Genf transit unter a von 22,10 Frcs. für Sendungen nach und von Culoz und weiter sowie Bourg und weiter;
2. der Frachtsatz für Genf transit unter b von 25,70 Frcs. für Sendungen nach und von Bellegarde;
3. der Frachtsatz für Verrières transit unter a von 19,10 Frcs. für Sendungen nach und von Pontaillier sur Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne du Bois, St. Trivier de Courtes, Fleurville, Paray le Monial, und Roanne, und den nördlich hiervon gelegenen Stationen.

   Auf Sendungen nach und von den herwärts Mouchard und herwärts Lons le Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung;
4. der Frachtsatz für Verrières transit unter b von 18,40 Frcs. für Sendungen nach und von Gieu, Saincaize, Moulins sur Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermond Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fûmel, Port St. Marie, Riselé und Pau gelegenen Stationen.

Die Bestimmung nach, bezw. die Herkunft von den vorbezeichneten Französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.

Die Durchführung erfolgt rücksichtlich frankirter, an eine Mittelsperson in Genf adressirter Sendungen nach Maassgabe der Kundmachung in Nr. 83 dieses Blattes vom 24. Oktober 1894, Seite II, Nr. 2614 im Rückvergütungswege, sonst im Kartirungswege.

Wien, am 10. Dezember 1894. (2980)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K.K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 31. Dezember 1894 fällige Zinsenkupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird und zwar

jener der Schuldverschreibungen Lit. A. pr. 1 500 ℳ D. R.-W. mit 30 ℳ D. R.-W. und
jener der Schuldverschreibungen Lit. B. pr. 300 ℳ D. R.-W. mit 6 ℳ D. R.-W.

vom 2. Januar 1895 an

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

eingelöst.

Teplitz, am 15. Dezember 1894. (2981)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 31. Dezember d. J. fälligen Zinsabschnitte unserer 4 % Prioritätsanleihe I Emission (Kupon 22), unserer 4 % Prioritätsanleihe II. Emission (Kupon 18), unserer 4 % Prioritätsanleihe IV. Emission, II. Hälfte (Kupon 6), unserer 3½ % Prioritätsanleihe III. Emission (Kupon 13) und unserer 3½ Prioritätsanleihe IV. Emission, I. Hälfte (Kupon 9) erfolgt

ausser durch unsere sämmtlichen Fahrkarten - Ausgabestellen, durch unsere Hauptkasse hier, durch unsere Güter-Abfertigungsstelle in Eisenach, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a/M., Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-

Gothaische Kreditgesellschaft in Coburg, die Herren Becker & Co. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M.

Gleichzeitig bemerken wir, dass von unserer $3^1/_2$ Prioritätsanleihe III. Emission ein Stück Abth. A. Nr. 420 à 1 000 Mark, rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1894, zur Einlösung noch nicht eingereicht ist. (2982)

Meiningen, den 10. Dezember 1894.
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

3. Verdingungen.

Ausschreibung auf Lieferung von 372 Stück kiefernen Telegraphenstangen 7 m lang, 155 Stück desgleichen 8,5 m lang, 45 Stück desgl. 10 m lang, sowie 345 Stück kiefernen Streben 5 m lang und 91 Stück desgleichen 6 m lang. Lieferungsort frei Breslau, Striegauerweiche. Eröffnungstermin Sonnabend, den 29. Dezember 1894, Vormittags 11 Uhr.

Mit entsprechender Aufschrift versehene und versiegelte Angebote sind im Büreau der Telegrapheninspektion — Brüderstrasse 32 — abzugeben, woselbst auch die Bedingungen gegen Zahlung von 60 ₰ verabfolgt werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 12. Dezember 1894. (2983)
Der Königliche Eisenbahn-Telegrapheninspektor.

Verding von hölzernen Bahn- und Weichenschwellen. Die für das Rechnungsjahr 1895/96 erforderlichen

5 000 Stück kieferne Bahnschwellen von 2,5 m Lg.,
60 000 Stück kieferne Bahnschwellen von 2,7 m Lg.,
10 000 Stück eichene Bahnschwellen von 2,7 m Lg.,
2 500 Stück eichene Weichenschwellen von 3,0–4,5 m Lg.,

sämmtlich 16/26 cm stark, sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Reichsmünzen bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 9. Januar 1895, Vormittags 10 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 7. Februar 1895 einschliesslich.

Magdeburg, den 15. Dez. 1894. (2984)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von Laschen. Zur Lieferung sind zu vergeben:

14 200 Stück Laschen in 2 Sorten im Gewicht von 271 220 kg, lieferbar in der Zeit vom Januar bis Ende Mai 1895,
21 000 Stück desgleichen im Gewicht von 401 100 kg, lieferbar vom Juni bis Ende Dezember 1895,
21 000 Stück im Gewicht von 401 100 kg, lieferbar im Jahr 1896 in thunlichst gleichmässigen Monatsraten,
17 000 Stück im Gewicht von 324 700 kg, lieferbar im Jahr 1897 in gleichen Monatsraten.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von diesem an die Werke auf Verlangen abgegeben.

Die Angebote, welche auf einen Theil des Bedarfs oder das ganze Quantum lauten können, sind, verschlossen und mit der Aufschrift „Laschenlieferung" versehen, spätestens bis
Freitag, den 28. Dezember, Mittags 12 Uhr,
beim Centralbüreau der Generaldirektion einzureichen. Am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 10. Dezember 1894. (2985)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen,
Bauabtheilung.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die bei dem unterzeichneten Betriebsamt angesammelten Bestände an alten Schienen, Guss, Schmiedeeisenschrott etc. sollen verkauft werden.

Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift
„Ankauf von Altmaterialien"
bis zum 10. Januar 1895, Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Offerten erfolgt am genannten Tage in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter im Amtslokal, Askanischer Platz Nr. 5 parterre, woselbst auch die Angebotsnachweisung und Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 50 ₰ verabfolgt werden.

Berlin, im Dezember 1894. (2986 MG)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Berlin-Halle).

Die im diesseitigen Bezirk lagernden Altmaterialien und zwar: 1 010 t Eisenschienen, 215 t Stahlschienen, 414 t Schmiedeeisen- und Gusseisenschrot und sonstige Metalle sollen öffentlich verkauft werden, wozu Termin auf Freitag, den 18. Januar 1895, Vormittags 11 Uhr, im hiesigen Betriebsamtsgebäude anberaumt worden ist.

Die formularmässigen Angebote müssen bis dahin postfrei und versiegelt, versehen mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf von Altmaterialien" eingereicht sein und werden diese im Termin in Gegenwart der erschienenen Käufer geöffnet. Verkaufsbedingungen und Massenverzeichniss sind gegen Einsendung von 20 ₰ in Baar (nicht in Marken) von uns zu beziehen.

Weissenfels, den 16. Dez. 1894. (2987)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 100. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. Dezember 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 19. Dezember 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 29. d. Mts.

Inhalt:

Etwas über Submissionswesen.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Gesetz, betr. Verstaatlichung Oesterreichischer Eisenbahnen.
Oesterr. Gesetzesvorlage, betr. die Lokalbahnen.
Konzessionsurkunde für die Lokalb. Waidhofen a. d. Ybbs-Kienberg-Gaming.
Bau der Szekler Eisenbahnen.
Bahneröffnungen im Okt. d. J.
Betriebseinnahmen im Okt. d. J.
Eröffnung einer Lokalbahnlinie.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen von Haltestellen.
Namensänderung einer Haltest.
Neue Schnellzuglokomotiven.
Allgemeiner Oesterr. Eisenbahn-Beamtentag.
Personalveränderungen.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Bremsen der Nordbahn.
Gepäckbeförderung.
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärung.
Die Eisenbahnen des Hérault.
Uebergabe der Waaren von Bahn zu Bahn.
Das Staatsbahnnetz in 1893.
Personalnachrichten.
Aus Spanien:
Südspanische Eisenbahn.
Pyrenäenbahn.
Schutz des Eisenbahnkapitals.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Strecken.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Etwas über das Submissionswesen.

In allen Zeitungen finden wir bei einem gewissen Niedergange der Geschäfte Betrachtungen über die Mängel des Submissionswesens, welche bei steigender Konjunktur verschwinden; neuerdings haben aber auch mehrere Vereinigungen von Handwerkern und Kaufleuten ihre Ansichten über diese Art der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen und zwar sämmtlich in tadelnder Weise geäussert, ohne dass gerade die Geschäftsflauheit hierzu Veranlassung gegeben hätte. In allerschärfster Weise wird das Ausbieten an den Mindestfordernden getadelt und als ein bequemes Mittel der Büreaukratie dargestellt, welche dadurch, denk- und arbeitsfaul wie sie ist, sich das Aussuchen eines geeigneten Unternehmers erleichtert und alles dem Zufall überlässt, wie sich die Preise gestalten werden.

In grellen Farben wird von allen Seiten ausgemalt, wie die Submittenten genöthigt sind, für die niedrigsten Sätze die schlechteste Arbeit zu liefern, die Löhne der Arbeiter zu drücken, die abnehmenden Beamten zu betrügen, wenn angängig auch zu bestechen suchen — kurz wie die ganze Einrichtung unvernünftig und zum Schaden des Erwerbslebens gehandhabt wird.

Diese Vorwürfe gegen das Submissionswesen können wohl als bekannt vorausgesetzt werden; die Frage ist bisher jedoch nur vom Standpunkt des Unternehmers behandelt worden, welche einen Ruin ihrer Geschäfte dadurch behaupten und dies der öffentlichen Meinung bereits ziemlich glaubhaft gemacht haben. Da aber zu einer Submission immer zwei Parteien gehören: ein die Submission ausschreibender Beamter und ein Chor von Offerten abgebenden Unternehmern, so dürfte es nicht unbillig und nicht unfruchtbar sein, diese Einrichtung auch einmal von dem Standpunkt des Ausschreibenden aus zu untersuchen. Der Verfasser, welcher alljährlich mehrere solche Verdingungen kleinerer und grösserer Arbeiten bearbeiten muss, glaubt zur Klärung dieser Frage auch sein Scherflein und vielleicht zu ihrer Lösung durch einige Vorschläge etwas beitragen zu können.

Als Vorbemerkung mag vorausgeschickt werden, dass die von den verschiedensten Seiten, rechts und links stehenden,

gegen die jetzige Art und Weise gerichteten Angriffe doch wohl erkennen lassen, dass mindestens eine tiefgehende Unzufriedenheit über die Handhabung der bestehenden Vorschriften vorhanden ist. Ob es gelingen wird, etwas besseres an deren Stelle zu setzen, ist zweifelhaft, doch wäre es immerhin wünschenswerth, dies zu versuchen, um eine Quelle von Beschwerden zu beseitigen, deren Fluss gerade bei sinkender Arbeitsgelegenheit immer stärker wird.

Sodann aber ist noch vor allem zu sagen, und wird jeder Leser, welcher in gleichem Falle mit dem Verfasser ist, ihm darin zustimmen, dass eine Submission auf ein grösseres Objekt keineswegs eine bequeme Arbeit und ein gedankenloses Gehenlassen ist, dass vielmehr sehr viel Nachdenken damit verbunden ist. Gerade die Anspannung aller Kräfte, welche die Bieter antreibt, ihre Offerten mit aller Sorgfalt zu bearbeiten, zwingt auch den ausschreibenden Beamten, mit peinlicher Sorgfalt die vorgeschriebenen Formen zu beobachten und Acht zu geben, dass keinerlei Handhabe zum Angriff gegen das Verfahren von Anfang bis zu Ende gegeben wird. Von der Vorbereitung der ersten Zeitungsannonce bis zum Abschluss und der Stempelung des Vertrages muss auf das Genaueste jeder Schritt überlegt und nach den Vorschriften gethan werden, sonst ist die Beschwerde bei der vorgesetzten Behörde unfehlbar angebracht und die Rechtfertigung oft unmöglich. Zwar nennen die Gegner dies Beobachten der Form die wahre Büreaukratie, doch nehmen sie selber sich jeden Fehler des Beamten zu Nutzen, und sind in solchem Falle gar nicht blöde, auch von der vielgeschmähten starren Form ihren Vortheil zu ziehen.

Eine Verbesserung des Submissionswesens wird sich daher nur auf die Form beziehen können; denn über die Sache selbst, dass nämlich öffentliche Verdingungen abgehalten werden müssen, sind wohl selbst die Gegner der heutigen Form nicht in Zweifel. Welcher Beamte möchte es auch wagen, diejenigen Arbeiten und Lieferungen, welche nach der jetzigen Einrichtung ausgeschrieben werden müssen, nunmehr freihändig zu vergeben und sich bei jeder Uebertragung einer Arbeit an einen von ihm allein gewählten Unternehmer den Angriffen einer Schaar übergangener Bewerber auszusetzen? Selbst in Städten, wo diese Art bisher nicht üblich war, wird jetzt auf Beschwerde der Bürgerschaft fast überall ein mit Eifersucht überwachtes Submissionswesen gehandhabt und bildet dann einen Fortschritt gegen den früheren Zustand, bis die jeder menschlichen Einrichtung, also auch dem Submissionsverfahren anhaftenden Mängel eine Verbesserung desselben wünschenswerth machen, deren Grundzüge nachstehend vorgeschlagen werden sollen.

Es ist wohl kaum länger als ein Menschenalter, dass diese Art der Arbeitsvergebung allgemein üblich geworden ist. Vorher war es Gebrauch, unter einer Aristokratie von Handwerksmeistern einen oder den anderen auszuwählen, der dabei selbst angemessen verdiente, seine Leute ordentlich bezahlte und der Verwaltung die Arbeit zwar nicht billig, doch zu solchen Preisen herstellte, dass sie damit zufrieden sein konnte. Diese patriarchalische Art der Arbeitsvergebung, bei welcher zu gewissen Arbeiten, wenn sie überhaupt ausgeschrieben wurden, nur gewisse Meister Preisofferten abgaben, musste mit dem schärfer werdenden Kampf ums Dasein, welchen die neu sich etablirenden Unternehmer zu führen hatten, aufhören: Gegenüber den Ansprüchen auf Berücksichtigung, welchen die Anfänger erhoben, blieb nichts übrig, als ihnen Gelegenheit zu geben, ebenfalls „heranzukommen", und dies geschah eben durch die immer weiter sich ausdehnende Art der Arbeitsvergebung durch Submission. Hierbei bleibt aber bis jetzt nach den bestehenden Vorschriften nichts übrig, als auf die Preisstellung zu sehen und dem Mindestfordernden — wenn sonst gegen seine Zuverlässigkeit nicht begründete Einwände erhoben werden können — die Ausführung zu übertragen. Es ist wahrlich kein angenehmes Gefühl, und der vielgeschmähte büreaukratische Beamte, welcher die Submission ausschreibt, ist doch schliesslich auch ein Mensch, der ein Herz im Leibe hat, zu sehen wie die Preisforderungen bei manchen Submissionen um 20—30 und mehr Prozent unter die wirklichen Preise heruntergehen; mit Sorgfalt wird untersucht, ob es nicht irgendwie möglich ist, sich diese Herren vom Halse zu halten, und seufzend wird schliesslich der Vertrag mit ihnen ausgefertigt, nachdem alle Warnungen von ihnen abgelehnt sind. Unmittelbar nachher beginnt der Kampf um die einzelnen Posten: Versuche zu betrügen, schlechteste Ausführung, Nichtinnehalten der Termine, Beschwerden bei jeder Gelegenheit, wo irgendwo ein Haken einzusetzen ist, um sich einer Verpflichtung zu entziehen, endlich eine Abrechnung mit Hindernissen und ein Antrag auf Niederschlagung von verwirkter Konventionalstrafe, der meistens allerdings genehmigt wird. Daneben laufen exorbitante Preise für irgend welche im Kontrakt vergessene Arbeiten, häufig Arrestschläge auf die Zahlungen und andere schöne Ereignisse des Erwerbslebens. Es ist nicht übertrieben, wenn wir behaupten, dass ein solcher unter den wirklichen Preisen abgeschlossener Vertrag dem Beamten ebenso viel Sorgen macht, wie dem Unternehmer; mit grösster Vorsicht muss er jeden Schritt und jede Aeusserung abwägen, ob er nicht einen Grund zu Beschwerden abgibt, und reine Nothwehr ist es, wenn er sich hinter den starren Buchstaben des Vertrages verschanzt, nach dessen Wortlaut doch schliesslich im Falle eines Streites die Differenzen entschieden werden.

Am einfachsten, leichtesten und sichersten gestaltet sich eine Submission, wenn ein Syndikat die Preise der submittirten Materialien oder Arbeiten vorschreibt, oder wenn nur eine oder wenige gut beschäftigte Firmen vorhanden sind, welche die verlangten Arbeiten fertigen, die unter sich einig geworden sind, wer dieses Mal vorgeschickt werden soll, und nur pro forma mitbieten.

Auf diese Submissionen beziehen sich auch die erhobenen Klagen nicht, vielmehr auf solche, bei denen ein grosser Kreis von Unternehmern in Frage kommt, welche alle, mehr oder minder geeignet zur Ausführung, mit Begierde nach einer Arbeitsgelegenheit ausschauen.

Die Vorschläge zur Verbesserung des Submissionswesens müssen nun darauf hinausgehen, den Kreis der Bieter zu verkleinern ohne die Gelegenheit zu nehmen, dass jeder, der sich für geeignet hält, abgehalten wird, sich zu betheiligen. Als erstes Mittel schlagen wir daher vor: in den ausgegebenen Submissionsangeboten die Anschlagspreise mit einzusetzen. Bisher ist es bekanntlich üblich, die Angebotformulare mit nicht ausgefüllten Preisen zu verkaufen; es steht nur die Beschreibung der verlangten Arbeit oder Lieferung darin, welche zwar möglichst genau sein soll, doch aber vielfach die Gelegenheit zu allerlei Zweifeln bietet. Es wird daher — immer reelle und wirkliche Lieferanten vorausgesetzt — ein Bieter oftmals in nicht geringe Verlegenheit gesetzt, wenn er einen Preis einzusetzen genöthigt ist und sich fragt: wie weit gehen die Anforderungen an die Güte der Arbeit?

Zwischen gerade noch abnahmefähiger und zwischen guter Arbeit ist noch immer ein grosser Unterschied, erstere würde vielleicht genügen, mit letzterer könnte aber der Meister Ehre für sich einlegen, ein Schaustück machen, oder sich eine Empfehlung verschaffen; er unterlässt es aber, weil es zu gefährlich ist und die ganze Summe heraufsetzen könnte. Auch die genaueste Beschreibung genügt nicht für alle auftauchenden Fragen, zumal bestimmte Bezugsquellen nicht vorgeschrieben und neuerdings sogar allgemeine Bezeichnungen, wie „Mettlacher Fliesen" vermieden werden sollen. Dagegen gibt die Preislage, in welche der ausgeschriebene Gegenstand von dem Veranschlagenden gesetzt ist, einen ganz festen Maassstab für die Güte des von ihm verlangten, und die Regel: „gute Waare nur für gutes Geld" ist trotz aller Fortschritte der Verkehrsbeziehungen noch immer gültig.

Es wird durch die Veröffentlichung der Anschlagspreise zugleich dem Missbrauch vorgebeugt, dass aus den Erspar-

nissen bei einer Position solche Arbeiten, welche im Kostenanschlage vergessen sind, oder wegen nicht gründlicher Vorbereitung der Ausführung nicht weiter berechnet wurden, nachträglich doch ausgeführt werden können und mit der ganzen Summe ausgereicht wird. Dem Bieter wird ferner ein Fingerzeig gegeben, welche Art Ausführung der Ausschreibende verlangt, den abnehmenden Beamten aber eine Richtschnur, nach welcher er seine Anforderungen stellen soll. Dem Submittenten ist ein Riegel vorgeschoben mit seiner Offerte zu weit herunter zu gehen, wenn nicht die Anschlagsansätze ganz unvernünftig sind, was dann bei der Ausführung des Vertrages sowohl vor dem ordentlichen als vor einem Schiedsgerichte anerkannt werden würde. Wenn z. B. gutes Rindfleisch in einer Stadt im Durchschnitt pro Kilogramm 1,50 *M.* kostet und im Kostenanschlage einer Submission stände 1 *M.*, so könnte die ausschreibende Behörde nur minderwerthiges Fleisch verlangen, trotz aller Beschreibungen der Eigenschaften des Fleisches im Texte der Submission; ebenso kann sie nur minderwerthiges erwarten, wenn ein Bieter ihr dasselbe zu 1 *M.* anbietet, und die Erlaubniss ihn zurückzuweisen, „wenn der Preis in einem auffälligen Missverhältniss zum Werthe der Leistung steht“, wie sie die Submissionsvorschriften enthalten, liegt vor. Es bietet daher die Veröffentlichung der Preisansätze des Kostenanschlages nach allen Seiten Vortheile, dass die Kostenanschläge sorgfältiger gearbeitet werden müssen, als es jetzt manches Mal geschieht, ist dabei ebenfalls zu erwähnen. Nicht unlieb wird es den veranschlagenden Beamten sein, denen bisher ihre Ansätze öfters in der höheren Instanz herabgesetzt wurden, wenn dadurch auch einer zu weit gehenden Streichung ein Riegel vorgeschoben wird, da die Ansätze in die Oeffentlichkeit kommen. Im allgemeinen hat auch wohl keine Behörde diese Oeffentlichkeit zu fürchten, einzelne Missgriffe werden zwar bei dieser Abänderung des Submissionsverfahrens ebenso vorkommen wie jetzt, und werden ebenso rücksichtslos ausgebeutet werden wie dies jetzt geschieht, es wird aber dadurch dem ganzen eine Durchsichtigkeit gegeben, welche alle Behörden für ihre Handlungen nur wünschen können. Ganz ausgeschlossen ist noch dadurch der Unfug, welcher bei einzelnen — nicht Staatsverwaltungen vorkommen soll, dass durch eine Submission überhaupt erst Preise für eine bestimmte Arbeit ermittelt werden, wobei also die Submission eine Spiegelfechterei bildet, die die Betheiligten natürlich mit Unwillen erfüllt.

Unser zweiter Vorschlag ist der: die Ertheilung des Zuschlages wird dem submittirenden Beamten selbst abgenommen und einem vorher bestimmten unbetheiligten Dritten übertragen. Schon jetzt ist in vielen Fällen bei Objekten über einen bestimmten Betrag hinaus der Zuschlag der höheren Behörde vorbehalten; an diese geht das Submissionsprotokoll mit Bericht über die Qualifikation der einzelnen Bieter und mit einem Antrage, dem oder jenem den Zuschlag zu ertheilen. Dieses Verfahren könnte verallgemeinert und auf alle Submissionen mit der Aenderung eingeführt werden, dass nicht die höhere Behörde, sondern bei kleineren Summen ein vorher bestimmter Dritter, bei grösseren Summen aber ein Kollegium von 3 Mann denjenigen nennt, dem die Arbeit zu übertragen ist. Natürlich müssen dies solche sein, welche bei der Submission selbst nicht betheiligt sind, es steht nichts im Wege, dieselben in einer fernen Stadt aufzusuchen, es können Beamte oder Unternehmer desselben Industriezweiges sein. Die „Zuschlagskommission“ erhält das Protokoll, wie jetzt die vorgesetzte Behörde, und fasst ihren Beschluss nach Stimmenmehrheit, der Obmann entscheidet im Zweifelfalle wie beim Schiedsgericht; die Vorschriften über Ablehnung oder Annahme der Offerten brauchen gar nicht geändert zu werden, nur eine Entlastung der submittirenden Beamten ist eingetreten und die Garantie, dass die einschlägigen Verhältnisse eine Prüfung von gänzlich unbetheiligter Seite erfahren. Die Zuschlagsertheilung braucht, um die Arbeit der Zuschlagsertheiler nicht zu einer gefürchteten zu machen, nicht mit Gründen belegt zu sein, nur die allgemeinen Vorschriften der Submissionsbedingungen müssen gewahrt werden. Der oder die mit diesem Ehrenamt betrauten Männer sind in der Submissionsausschreibung vorher zu nennen; sind es Beamte, so ist an ihrem Willen, das Amt zu übernehmen, nicht zu zweifeln, sind es Privatleute, auf deren Bereitwilligkeit zur Uebernahme einer vielleicht lästigen Arbeit nicht zu wirken möglich ist, so könnte eine bestimmte Frist zur Entscheidung gesetzt werden, nach deren Ablauf wie bisher die Entscheidung des Beamten oder der Behörde eintritt. Die jetzigen Beschwerdeführer haben dann durch ihre eigenen Genossen dargethan, dass ihnen an einer Aenderung des bisherigen Verfahrens nicht ernstlich gelegen ist.

Es werden durch diese Einrichtung der Zuschlagsertheilung alle Beschwerden über parteiische Vergebung der Arbeiten vermieden und in Verbindung mit dem ersten Vorschlage der Veröffentlichung der Anschlagspreise alle erdenklichen Garantien für eine unparteiische Behandlung der Submissionen geboten. Dem ausschreibenden Beamten wird die schwierige Auswahl zwischen den Bietern abgenommen, diesen selbst die Möglichkeit einer Einwirkung durch persönliches Benehmen mit den Beamten entzogen. Schwierigkeiten bietet das Verfahren nur, wenn die Zuschlagsertheiler ihre Aufgabe auf die lange Bank schieben oder ablehnen, in diesem Falle soll, wie vorher erwähnt, die Behörde oder der einzelne Beamte — je nach der Höhe der Summe — wieder eintreten.

Ein dritter Verbesserungsvorschlag, der jedoch den beiden vorhergehenden an Wichtigkeit nachsteht, ist der, dass der auf Grund der Submission herzustellende Vertrag schon vorher fertig gemacht wird, so dass er bei dem Submissionstermin vollständig fertig vorliegt. In der Regel erfolgt der Vertragsabschluss erst einige Wochen nach der Zuschlagsertheilung, die Bedingungen desselben sind zwar bis ins einzelne vorher bekannt, theils als allgemeine Vertragsbestimmungen der betreffenden Behörden, theils als besondere technische Bedingungen, welche der Submission zu Grunde gelegt worden sind; die Zeitbestimmung der Lieferung ist auch genau angegeben, so dass der Vertragsabschluss selbst eine Formalität bildet, welche nothwendig ist, um ein Rechtsverhältniss zu begründen, welche jedoch an dem Inhalt dieses Rechtsverhältnisses keine Aenderung mehr bewirken kann. Zur schnelleren Klarstellung aller Verhältnisse aber ist es dem Unternehmer meist von Wichtigkeit, den Vertrag recht bald in die Hände zu bekommen, theils zu seiner eigenen Belehrung, theils um sich seinen Kreditgebern oder Lieferanten gegenüber ausweisen zu können. Hierzu ist der formell abgeschlossene Vertrag nothwendig, seine Aufstellung nach den Submissionsbedingungen ist keine schwere Arbeit, er kann also zu dem Termine selbst bis auf die Preise und etwaige abweichend werdende Zeitbestimmungen vorher fertig gestellt werden und am Tage der Zuschlagsertheilung in die Hand des Unternehmers gelangen. Für die Behörde ist es leicht, diesem Verlangen zu entsprechen, dem Unternehmer ist damit gedient und einer der erhobenen Klagen abgeholfen.

Die vorstehend vorgeschlagenen Abänderungen des Submissionsverfahrens können in ihrer Anwendung noch immer zu so niedrigen Preisen führen, dass dieselben den Unternehmer ruiniren, wenn der Grundsatz, dass immer der niedrigste Bieter den Zuschlag bekommen muss, in Geltung wäre. Dieser Grundsatz ist aber, wenn es auch in den erhobenen Beschwerden behauptet wird, bei keiner Behörde angenommen, vielmehr sollen überall nur angemessene Preise erzielt und ein unparteiisches Verfahren bei der Uebertragung von Arbeiten gewährleistet werden. Dies wird aber nicht erreicht, wenn über den Beamten, welcher die Submission ausschreibt, immer neue Kontrolen verhängt und, wie es auch vorgeschlagen ist, denjenigen Unternehmern, die den Zuschlag nicht erhalten haben, eine Aufsicht über die Ausführung der Arbeiten zugestanden wird. Wohlweislich wird bei diesem Vorschlage nicht weiter angegeben, wie solche Aufsicht auszuführen sein möchte, in

der Praxis würde sich dieselbe zu einer unerträglichen Chikanerie des Unternehmers, der die Arbeit erhalten hat, entwickeln und die Abrechnung eines Vertrages immer weiter hinausschieben. Ebenso wenig ist es im geringsten gerechtfertigt, den billigsten Lieferanten unter allen Umständen auszuschliessen, eher wäre es noch möglich, die Preise zusammenzurechnen und die Arbeit demjenigen zu geben, dessen Forderung sich am meisten dem ermittelten Durchschnitt nähert, doch steht dem entgegen, dass dabei die Qualität der geforderten Lieferung, welche aus den veröffentlichten Zahlen des Anschlages besser ersehen werden kann, durch die Submission und nicht durch den Willen der ausschreibenden Behörde bestimmt wird.

Wir glauben, dass unsere Vorschläge den jetzt bestehenden Vorschriften über Submissionen, welche nach langen Ueberlegungen ihre jetzige Gestalt erhalten haben, und den Ansprüchen, die an das Vergebungsverfahren zu stellen sind, immerhin im allgemeinen entsprechen, eine Ausgestaltung geben können, welche berechtigte Wünsche erfüllt. Sie nehmen der submittirenden Behörde den Vorwurf ab, der wirthschaftliche Henker ihrer Unternehmer zu werden, und ersparen dem einzelnen Beamten Anschuldigungen wegen ungerechtfertigter Bevorzugung von Bietern, wenn er einen Lieferanten wählt, der nicht der Mindestfordernde war.

H. J.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 2. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen und zwar:

1. die 59,637 km lange Strecke Nasice-Uj Kapela-Batrina,
2. die 13,052 km lange Strecke Pleternica-Pozega

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3722 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 6./7. Dezember d. J. in Prag abgehaltenen Sitzung des vom Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs eingesetzten engeren Ausschusses für die Neubearbeitung der Ausführungsvorschriften usw. (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 3925 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 3947 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Abonnement auf den Jahrgang 1895 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Gesetz, betreffend die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn.

Auch das Herrenhaus hat diese Gesetzesvorlage (s. Nr. 98 d. Ztg. S. 919) nach einer kurzen Debatte über die Einführung der Staatsbahntarife auf der Böhmischen Westbahn unverändert angenommen. Hierüber erklärte Handelsminister Graf Wurmbrand, dass er durchaus nicht die Absicht habe, Böhmen in seiner Eisenbahnpolitik ausnahmsweise ungünstiger zu behandeln. „Bei allen drei Bahnen, um welche es sich hier handelt, bringt die Regierung das Prinzip zur Geltung, welches auch bei weiteren Verstaatlichungen in Geltung bleiben soll, dass die Regierung die Verstaatlichung finanziell nur dann durchführen kann, wenn der Schlüssel, welcher zur Verstaatlichungssumme führt, aufrecht erhalten bleibt. Wenn ich eine Bahn auf Grundlage eines siebenjährigen Erträgnisses mit Ausnahme der zwei schlechtesten Jahre verstaatliche und mir auf Grundlage dieses Erträgnisses die Summe ausrechne, so muss dieser Schlüssel bleiben, damit die Verstaatlichungsaktion den Staat nicht belaste. Setze ich aber die Summe der Erträgnisse durch Einführung eines niedrigeren Tarifes herab, dann stimmt die ganze Rechnung nicht. Die Intention, dass aus der Verstaatlichung dem Staate keine finanziellen Opfer erwachsen, entspricht den Bedürfnissen einer gesunden Eisenbahnpolitik und liegt auch im Interesse der Länder und der die Bahnen benutzenden Bevölkerung, weil eine Herabsetzung der Tarife aller dieser Bahnen, und zwar in nicht allzu ferner Zeit, in der Absicht der Regierung steht. Ich wiederhole, dass es auch bei allen weiteren Verstaatlichungen von Bahnen, welche höhere Tarife haben als die Staatsbahnen, unmöglich sein wird, die Tarife sofort auf das Niveau des Staatsbahnbarêmes herabzusetzen. Es ist das Bestreben der Regierung, einen ausgleichenden Tarif zu schaffen, welcher die Gleichartigkeit der Tarifpolitik in allen Ländern ermöglicht und so eine Stabilität schafft, welche im Interesse der Industrie höchst wünschenswerth ist. Es ist eine fehlerhafte Ansicht, zu glauben, dass eine sofortige Herabsetzung der Tarife jetzt und eine eventuelle Wiederhinaufsetzung derselben innerhalb eines kürzeren Zeitraumes den Industriellen, die an einer solchen Bahn liegen, von Nutzen wäre. Die Industrie muss darauf Gewicht legen, so wenig Schwankungen als möglich ausgesetzt zu sein. Ich wiederhole, in nicht zu ferner Zeit einen Ausgleich des Tarifwesens herbeiführen zu können, der mit einer Herabsetzung der Tarife auf den verstaatlichten Bahnen zu beginnen haben wird.“

Die Vorlage erhielt sofort die Kaiserliche Sanktion und wurde deshalb schon im „R.-G-Bl.“ vom 14. d. Mts. als Gesetz publizirt, weil die Böhmische Westbahn nur bis zum 15. d. Mts. an das betreffende Uebereinkommen gebunden war.

Die Oesterreichische Gesetzesvorlage, betreffend die Lokalbahnen.

Im Plenum des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses wurde die aus den Berathungen seines Eisenbahnausschusses hervorgegangene amendirte Regierungsvorlage (s. Nr. 98 d. Ztg. S. 919) mit den wenigen nachstehend angeführten Abänderungen, nach einer sehr lebhaft geführten Debatte, angenommen, in welcher besonders die finanziellen Begünstigungen der Lokalbahnen und der betreffenden Körperschaften oder Institute, sowie das Bestreben der Städte besprochen wurde, deren Rechtskreis bezüglich der Stadtbahnen zu erweitern.

In der Generaldebatte selbst erklärte Handelsminister Graf Wurmbrand: So sehr er die Autonomie der Länder in Fragen des Eisenbahnbaues mit heranziehen will und für so wichtig er auch insbesondere den Kredit der Länder bei der Finanzirung der Bahnen halte, so könne er doch nicht soweit gehen, an eine Konzessionsertheilung durch die Länder oder an ein weitergehendes Expropriationsrecht der Länder zu denken. Der Grundgedanke, der in diesem Gesetze zum Ausdrucke kommt, ist ein einfacher. Lokalbahnen im grossen Maassstabe können nur dann gebaut werden, wenn sie so billig gebaut sind, dass sie sich mit mindestens 3 % verzinsen. Durch die Erleichterung, die das vorliegende Gesetz bietet, werden in Oesterreich noch ausserordentiich viel Bahnen gebaut werden. Dazu kommen die technischen Fortschritte, welche die Anlage einer billigeren Sorte von Bahnen, Kleinbahnen, Vizinalbahnen bis hinunter zur Tramway ermöglichen. Für den Staat ist es unmöglich, in die Details der einzelnen Bahnen so genau einzugehen, um die Erträgnissfähigkeit jeder Bahn kennen zu lernen, und er ist auch finanziell nicht in der Lage, in der Weise seine Unterstützung zu leihen, dass ohne genaues Studium ohne weiteres von ihm die Garantie übernommen wird. Nach dem Beispiel Steiermarks hat nunmehr eine ganze Reihe von Ländern: Böhmen, Galizien, Niederösterreich, ein Lokalbahngesetz geschaffen und in kürzerer Zeit dürfte auch Oberösterreich folgen. Die übrigen Länder haben sich noch immer gegen dieses Prinzip gewehrt und es ist zu fürchten, dass sie im Bau der Lokalbahnen zurückbleiben. Der Gedankengang des vorliegenden Gesetzes ist weiter der, es auch den Bankinstituten zu ermöglichen, die Geldbeschaffung für die Eisenbahnen unter Garantie zu leisten. Steiermark hat die Finanzirung selbst übernommen, unzweifelhaft der billigste Weg. Böhmen und Galizien haben eigene Landesbanken geschaffen. Die Regierung wird in Ergänzung des vorliegenden Gesetzes noch in dieser Session ein anderes Gesetz vorlegen, worin z. B. für die Eisenbahnobligationen der Galizischen Landesbank die Pupillarsicherheit gewährt wird. Es ist für mich erfreulich, zu konstatiren, dass nach dem von mir angeführten Prinzip in Böhmen und Steiermark eine ganze Reihe von Bahnen schon gebaut wurde und dass auf Grundlage dieses Prinzips eine Verständigung mit dem Galizischen Landesausschusse über die dort gewünschten Bahnen vor sich gegangen ist. Der Minister bezeichnet es als sehr wichtig, dass dieses Gesetz noch in dieser Session, und zwar vor Weihnachten, zustande kommt, damit die Landtage auf Grundlage desselben ihre Arbeiten beginnen und damit er in der Lage sei,

beim Wiederzusammentritte des Hauses bereits auf Grundlage dieses Gesetzes eine ganze Reihe von Lokalbahnen der Beschlussfassung des Hauses zu unterbreiten.

In der Spezialdebatte bemerkte Sektionschef Dr. Ritter von Wittek auf mehrere gestellte Abänderungsanträge folgendes und zwar zu Art. 9: Es gehe nicht an, durch ein Gesetz eine ganz unbestimmte finanzielle Leistung auf den Staat zu übernehmen, welche unter Umständen sehr beträchtlich werden könnte. Dagegen sei etwas anderes geschehen, was allgemein befriedigen dürfte. Es ist die Generaldirektion der Staatsbahnen aufgefordert worden, sich selbst die Frage vorzulegen, wie weit man in Bezug auf die Begünstigung der Lokalbahnen bei den Anschlussbauten in gemeinsamen Stationen gehen könne. In dieser Richtung wurde ein Vorschlag der Generaldirektion vorgelegt, welcher dahin geht, dass alle diejenigen Bauten, welche sowohl von der Lokalbahn als auch von der Hauptbahn benutzt werden, auf das Konto der Hauptbahn genommen werden sollen und nur die Kosten für diejenigen Bauten, welche ausschliesslich den Zwecken der Lokalbahn dienen, von der Lokalbahn zu tragen sind. Damit glaube man an die äusserste Grenze dessen gegangen zu sein, was die pflichtmässige Schonung des Staatsschatzes und andererseits die Rücksicht auf eine korrekte und klare Rechnungsführung erheische.

(Der Artikel wurde mit dem Zusatze angenommen, dass den von Korporationen gebauten Lokalbahnen eine finanzielle Erleichterung zu theil werden soll.)

Zu Art. 12 sprach sich Dr. Ritter von Wittek gegen den Antrag aus, dass der Staat die Lokalbahnen erst nach Ablauf von 20 Jahren einlösen dürfe, weil dadurch ein Hinderniss geschaffen würde, solche Bahnen in das Netz des allgemeinen Verkehrs einzubeziehen, welche weitaus über das örtliche Verkehrsinteresse hinausgehen. (Art. 12 bleibt unverändert.)

Gegen die beantragte Aufnahme eines neuen Artikels, wodurch den benachbarten Bahnen auch das Mitbenutzungsrecht bezüglich einer Lokalbahn gewährt würde, erklärte sich der Regierungsvertreter mit Erfolg dahin, es sei ganz natürlich und aus dem Konzessionssystem folgernd, dass nur der Staat sich das Peagerecht vorbehalten könne, denn nur derjenige, der eine Konzession ertheilt, ist in der Lage, eine derartige Einschränkung zu machen.

Zu Art. 16 wurde der Antrag angenommen, das Maximum der Konzessionsdauer für Kleinbahnen statt mit 50 mit 60 Jahren festzusetzen.

Zu Art. 20 wurde der Abänderungsantrag angenommen, durch welchen die Regierung ermächtigt wird, bei solchen Kleinbahnen, deren Herstellung sich mit Rücksicht auf bauliche Schwierigkeiten besonders kostspielig gestaltet, auch eine längere als die 15jährige Steuerfreiheit zu gewähren.

Schliesslich erklärte Handelsminister Graf Wurmbrand, infolge mehrerer Anträge, welche auf die Abstellung der Beschwerden gegen die Wiener Tramway abzielten, nachstehendes: Es sei unrichtig das Lokalbahngesetz, welches für das Reich bestimmt sei, nur immer auf Wien zu beziehen. Das Lokalbahngesetz müsse die Gesammtheit der Gemeinwesen berücksichtigen und könne nicht den zwiespältigen Verhältnissen, welche in der Tramwayfrage in Wien herrschen, angepasst sein. Durch das vorliegende Gesetz rücken die Tramways zu Kleinbahnen vor, und es werden solche Verhältnisse, wie sie früher vorkamen, nicht mehr vorkommen. Allein auf die Vergangenheit lasse sich nicht zurückblicken. Es sei eigentlich Sache der Städte, die Stadtbahnen zu bauen. Die Regierung werde solche Bestrebungen der Städte gewiss aufs eifrigste unterstützen. Man dürfe in der Gegnerschaft gegen das Kapital nicht so weit gehen, dass man dem Kapital von vornherein jeden Vortheil und jeden Gewinn unmöglich machen will. Dann kämen die Bahnen, die man wünscht, gewiss nicht zustande.

Konzessionsurkunde vom 22. Oktober d. J. für die Lokalbahn von Waidhofen an der Ybbs nach Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn).

Das diesjährige „R.-G.-Bl." Nr. 219 und das „Verordn.-Bl. für Eisenb. und Schifff." Nr. 139 publiziren die Urkunde für diese dem Gottfried Jax und Genossen auf die Dauer von 90 Jahren ertheilte Konzession.

Der Staat garantirt ein jährliches Reinerträgniss, welches der 4 % Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 2 400 000 fl. zuzüglich einer Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit 200 000 fl. zu beziffernde Prioritäts-Aktienkapital gleichkommt. Der Betrieb der Bahn wird während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt.

Dieser Bahn werden die gewöhnlichen Steuer- und Stempelbefreiungen gewährt. Der Bau hat in 3 Theilstrecken ehestens zu beginnen und ist binnen längstens 5 Jahren zu vollenden. Von den sonst für den Betrieb vorgeschriebenen Sicherheitsmaassnahmen kann nach Ermessen des K. K. Handelsministeriums abgesehen werden. Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung im Offertwege zu vergeben; dasselbe gilt bezüglich aller Lieferungen, mit Ausnahme derjenigen, für welche Stammaktien übernommen werden. Die Vorstandsmitglieder der eventuell zu bildenden Aktiengesellschaft müssen Oesterreichische Staatsbürger und im Inlande wohnhaft sein. (Es folgen die Bestimmungen über die Militärtransporte, die Mitbenutzung der Bahn durch den Staat, dessen eingreifende Kontrole in jeder Beziehung, endlich über die Modalitäten bei der Einlösung der Bahn und beim Erlöschen ihrer Konzession.) — Der Urkunde sind die Bedingnisse nur für den Betrieb (nicht auch für den Bau), und zwar unter den gleichen Ueberschriften wie in der Nr. 90 S. 845 d. Ztg. angeschlossen.

Der Bau der Szekler Eisenbahnen.

Der diesbezügliche Gesetzentwurf (Nr. 88 S. 827 d. Ztg.) gelangte im Kommunikationsausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses zur Berathung. Handelsminister v. Lukacs beantwortete die betreffenden Fragen und Anregungen, wie folgt:

Die Regierung beschäftigt sich schon seit lange mit den Kommunikationsangelegenheiten des Szeklerlandes. Es wurden viele Projekte gemacht, dieselben führten aber zu keinem Ziele, da keine Unternehmung die Bürgschaft dafür bot, dass das ganze Szekler Eisenbahnnetz von ihr ausgebaut werde; deshalb musste dessen Ausbau auf Staatskosten beantragt werden. Die Rumänische Regierung wird den erhaltenen Informationen zufolge ihrer internationalen Verpflichtung zum Bau der in Rumänien gelegenen Theilstrecke des Anschlusses an Ungarn durch den Ghymespass rechtzeitig entsprechen. Jede der in das Szeklernetz aufgenommenen Bahnlinien ist von Wichtigkeit und keine derselben darf daher unterbleiben. Auch die Verbindung beider Staaten durch den Rothenthurmpass ist in Aussicht genommen und wird darüber bald eine Vorlage der Regierung erfolgen. Es wäre erwünscht, wenn die Opferbereitwilligkeit der Interessenten auch den Bau der Bahnlinie Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass ermöglichen würde; die Regierung wird dazu das ihrige beitragen. Hierauf nahm die Kommission den Gesetzentwurf unverändert an.

Bahneröffnungen im Monat Oktober d. J.

In jenem Monate wurden, wie s. Zt. gemeldet, nachstehende Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich: Am 1. die 16,82 km lange Lokalbahn Wotitz-Selcan; am 9. die 76,235 km lange Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) der Steiermärkischen Landesbahnen. Beide Lokalbahnen stehen im Betriebe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

In Ungarn: Am 15. die 9,5 km lange Lokalbahn Szepes-Olaszi-Szepes-Varalja. Den Betrieb dieser Lokalbahn besorgt die Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Oktober d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 12 271 207 Personen und 11 636 044 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 33 242 376 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 139 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11 815 201 Personen und 11 246 100 t Güter, 33 597 386 fl. oder für 1 km 1 191 fl.; daher ergibt sich für den Monat Oktober d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4,4 %.

In den ersten 10 Monaten dieses Jahres wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 125 262 856 Personen und 89 559 493 t Güter gegen 116 790 393 Personen und 84 506 713 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 286 978 524 Gulden, im Vorjahre auf 272 962 164 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 10 Monaten des laufenden Jahres 28 871 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28 041,3 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitraum dieses Jahres auf 9 940 fl. gegen 9 734 fl. im Vorjahre, d. i. um 206 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1894 auf 11 928 fl. gegen 11 681 fl. im Vorjahre, d. i. um 247 fl., mithin um 2,1 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 10 Monate 1894 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich bei den im „Ver.-Bl. f. E. u. Sch." verzeichneten 123 Bahnen die nachstehende Reihenfolge: Wiener Verbindungsbahn mit 97 457 fl., Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 60 976 fl., Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 34 242 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)

mit 32076 fl., Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 23796 fl. und Buschtêhrader Bahn (Lit. B) mit 22932 fl.

Eröffnung der Slavonischen Lokalbahnlinie Nasice-Uj Kapela-Batrina und der Flügelbahn Pleternica-Pozega.

Diese beiden Strecken des Slavonischen Lokalbahnnetzes wurden am 3. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Deren Stationen an der Hauptlinie: Londjica, Caglin, Ciglenik, Pleternica, Ratkovica, an der Zweigbahn: Blacko-Jaksic und Pozega sind für den Gesammtverkehr; dagegen die Haltestellen Zolján und Ljeskovica nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtet. Den Betrieb führt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bezw. deren südliche Betriebsleitung.

Betriebseröffnungen.

Am 8. d. Mts. wurden dem Betriebe übergeben:

a) die Lokalbahn Versecz-Kubin mit den Stationen Vlajkovecz, Ulma, Temes-Miklós, Károlyfalva, Alibunár, Torontál-Petrovoszelló, Mramorak-Deliblat, Bavaniste und Temes-Kubin für den Gesammtverkehr, ferner der Ausweichstation für den Personen- und Gepäckverkehr Leánykut, und der Umschlagstation Kubin - Dunapart (Donauufer). Den Betrieb führt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bezw. deren Betriebsleitung in Szegedin;

b) die Lokalbahn Debreczen-Derecske-Nagy-Létha mit den Stationen Sáránd, Hostzúpályi, Nagy-Letha und Derecske für den Gesammtverkehr, den Umladestationen Hajdú-Bagos und Monostor - Pályi, sowie den Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr Szepes-Sósto und Mike-Pércs. Den Betrieb führt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bezw. deren Betriebsleitung in Szegedin.

Eröffnung von Haltestellen.

Auf der Linie Pelsöcz-Murány der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wurden die bedingten Haltestellen Foliva-Taplocza, Viresrét und Hosszurét für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Namensänderung einer Haltestelle.

Die auf der Linie Stuhlweissenburg-Klein-Zell der Ungarischen Staatsbahnen gelegene bedingte Haltestelle Márkó-Bárd hat den Namen „Márkó" erhalten.

Die neuen Schnellzuglokomotiven der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Unter Betheiligung des Präsidenten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen von Ludwigh und mehrerer seiner Oberbeamten hatte zum Zwecke der Erprobung dieser Lokomotiven unter Führung des Maschinendirektors der K. K. Staatsbahnen, Hofraths Kargl, eine Fahrt in der Strecke Wien-Sigmundsherberg stattgefunden, während welcher bei einer Steigung von 6 bis 10 ‰ eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km, bei einer Steigung von 10 ‰ eine solche von 70 km, bei der Rückfahrt aber in der Thalstrecke eine Fahrgeschwindigkeit von 108 km in der Stunde mit Leichtigkeit zurückgelegt wurde. Die Belastung des Zuges betrug 140 t.

Die Ungarischen Staatsbahnen sind ebenfalls mit der Konstruktion einer neuen Schnellzuglokomotive beschäftigt, welche jedoch auf einen Achsdruck von 15 bis 16 t berechnet ist und beabsichtigen daher die Ungarischen Staatsbahnen, eine Verstärkung des Oberbaues auf ihren Linien durchzuführen. In diesem Sinne hat der Vertreter der Ungarischen Staatsbahnen im technischen Komitee der Oesterreichisch-Ungarischen Direktorenkonferenz eine Erklärung abgegeben. Es haben sich daher die Oesterreichischen und die Ungarischen Staatsbahnen in dem Entschlusse geeinigt, in der Folge über die bisher als Norm geltende Achsdruckbelastung von 14 t hinauszugehen. Während aber die Schnellzuglokomotive der Oesterreichischen Staatsbahnen mit der Achsbelastung von 14,5 t eine Verstärkung des Oberbaues als überflüssig erscheinen lässt, haben die Ungarischen Staatsbahnen sich für eine Lokomotive mit weitaus höherem Achsdrucke entschieden, und werden demzufolge auch ihren Oberbau verstärken müssen. Von der neuen Lokomotive der Oesterreichischen Staatsbahnen befinden sich 6 Stück schon im Dienst, während weitere 20 in Bestellung begriffen sind.

Der Allgemeine Oesterreichische Eisenbahnbeamtentag.

Der Verband der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten hielt eine von beiläufig 200 Delegirten besuchte Versammlung ab, welcher auch mehrere Parlamentsmitglieder anwohnten, die in Anerkennung der anstrengenden Thätigkeit der Eisenbahnbeamten die Förderung ihrer Interessen versprachen. Nach längerer Berathung gelangte eine Resolution zur einstimmigen Annahme, mit welcher der Verband der Beamten, Hilfs- und Unterbeamten der Oesterreichischen Eisenbahnen beauftragt wird, der Regierung, den beiden Häusern des Reichsraths und den einzelnen Bahnverwaltungen die auf dem Eisenbahnbeamtentage geltend gemachten Forderungen: Abschaffung des Kanzlisten- und Diurnistensystems; Ernennung derjenigen, welche Beamtenarbeit verrichten, zu Beamten; Erhöhung der Bezüge der Beamten und Unterbeamten, Einbeziehung des Quartiergelds in die Pensionsbemessung, in einem Memorandum bekanntzugeben und die Beamtenschaft in einer für den 6. Januar 1895 einzuberufenden Versammlung von dem Erfolge dieser Schritte zu unterrichten. Hierauf begründete der Vorsitzende die Nothwendigkeit einer Fachpresse und forderte die Versammelten zur Unterstützung des neu geschaffenen Fachjournals auf.

Personalveränderungen bei der Generaldirektion der Staatsbahnen.

An Stelle des mit Ende dieses Jahres in den Ruhestand tretenden Verkehrsdirektors der Oesterreichischen Staatsbahnen, Hofraths Wessely, ist der bisherige Betriebsdirektor der Wiener Betriebsdirektion, Regierungsrath Gustav Gerstel, ernannt worden, während der bisherige Verkehrsdirektor-Stellvertreter Hofrath R. v. Pichler zum Leiter der bei der Generaldirektion neu zu errichtenden Abtheilung für das Lokalbahnwesen in Aussicht genommen ist. Ferner wurden ernannt zum Direktor der Wiener Betriebsdirektion der bisherige Direktor-Stellvertreter Kaiserlicher Rath Jaroslav Khittl, zum Direktor der Innsbrucker Betriebsdirektion der bisherige Direktor-Stellvertreter Wilhelm v. Drathschmidt, zum Direktor der Prager Betriebsdirektion der bisherige Direktor-Stellvertreter Anton Palla und zum Direktor der Pilsener Betriebsdirektion der bisherige Direktor-Stellvertreter Jaromir Tucek.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das alte Jahr schliesst mit einem erfreulichen Ereignisse. Die Subskription auf die 3 % Prioritätsanleihe der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, deren Emissionspreis 79,25 fl. für je 200 Kr. Nominale beträgt, ist in Oesterreich, Deutschland und Holland stark überzeichnet worden; in Berlin allein um das Fünffache und im ganzen wahrscheinlich — die Berichte liegen noch nicht vollständig vor — um mehr als das Zehnfache. Dieses über alle Erwartungen günstige Ergebniss wird voraussichtlich zu umfassenden Konvertirungen führen, bezüglich welcher die 5 % Prioritäten der Staatsbahnen (135,75) und der Südbahn (130,50) in erster Reihe genannt werden. Für unsere Staatsfinanzen eröffnet sich damit auch eine günstige Aussicht, welcher der Finanzminister in der letzen Budgetdebatte Ausdruck gegeben hat. Die Aufnahme der Baarzahlungen dürfte schon in das nächste Jahr fallen. Für Bahnaktien war vorwiegend gute Meinung und es haussirten: Nordwestbahn (244,25), Elbethalbahn (274), Staatsbahnen (392,50), Böhmische Westbahn (407,50), Buschtêhrader Bahn Lit. A. (1375) und Ungarisch-Galizische Bahn (206,75). Etwas schwächer blieben Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3475), Lemberg-Czernowitzer Bahn (290) und Südbahn (106), letztere wegen der Schwierigkeiten bei der Verhandlung der Vertreter beider Regierungen über die Verstaatlichung. Die Lokomotivbestellungen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen bewirkten die Kurserhöhungen der Lokomotivfabrik-Aktien, besonders der Wiener (375).

Aus Frankreich.

Die Bremsen der Nordbahn.

Der Minister hat durch Erlass vom 6. November d. J. der Nordbahn aufgetragen, die erforderlichen Anordnungen zu treffen: 1. dass innerhalb eines Jahres alle Züge des Netzes, deren durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bei voller Fahrt auf einer Strecke 75 km in der Stunde erreicht oder überschreitet, mit selbstthätigen Zusammenhangsbremsen versehen sind; 2. dass innerhalb 2 Jahren dasselbe der Fall ist mit allen Zügen, deren Geschwindigkeit 70 km erreicht oder überschreitet; 3. dass in kürzester Zeit diese Maassregel auf alle Züge, für welche gegenwärtig die Verwendung von Zusammenhangsbremsen verbindlich ist, ausgedehnt werde. Ausserdem sind alle neuen Fahrbetriebsmittel für Schnellzüge mit diesen Bremsen zu versehen.

Gepäckbeförderung.

Auf dem Preussischen Staatsbahnnetz und auf verschiedenen Englischen Bahnen kann man ohne Fahrkartenlösung Frachtstücke aufgeben, die nach dem regelmässigen Gepäcktarif (natürlich ohne Freigewicht) berechnet, als Gepäck im Packwagen befördert und gegen Uebergabe des Gepäckscheins ausgegeben werden. Auf den Belgischen Staatsbahnen können die Reisenden ihr Gepäck nach einer anderen Station, als auf der sie aussteigen, befördern lassen. Das sind äusserst schätz-

bare Vortheile, von denen zu wünschen ist, dass sie auch in Frankreich den Reisenden zu gute kommen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 27. Oktober d. J. aufgefordert, die Frage zu prüfen, ob und in welcher Weise sich die fraglichen Einrichtungen auf die Französischen Eisenbahnen übertragen lassen und ihm über das Ergebniss zu berichten.

Betriebseröffnungen.

1. Die Westbahn hat die bereits für den Personen- und Eilgutverkehr eröffnete Linie Guingamp-Paimpol dem Frachtgutverkehr und die Hafenbahnen von Pontrieux und Paimpol dem Wagenladungsverkehr übergeben.

2. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat am 3. November d. J. die Linie Orange-Carpentras-l'Isle sur Sorgues (38 km) mit den Zwischenstationen Joncquières, Sarrians, Aubignan Loriol, Pernes, Velleron und der Haltestelle Pied Card in Betrieb genommen.

3. Die Drôme-Eisenbahngesellschaft hat: a) am 1. November d. J. von der Strassenbahn Chabeuil-Valence, die innerhalb von Valence gelegene Strecke von der Saint Jacquesvorstadt bis zur Cäcilienbrücke (1,623 km) mit den Zwischenhaltepunkten Platz der Republik und Personenbahnhof der Mittelmeerbahn; b) am 15. November d. J. von der Strassenbahn Saint Vallier-le Grand Serre die Strecke von der Station le Grand Serre bis zur Grenze der Departements Drôme und Isère (3,43 km) mit den Stationen le Grand Serre (Bahnhof), Pichat und Grand Serre (Saint Clair) dem öffentlichen Betriebe übergeben.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Durch Gesetz vom 27. November d. J. ist die in den Departements Oise und Somme mit 1 m Spurweite herzustellende, an Alfred Lambert konzessionirte Lokalbahn Bussy-Ercheu für gemeinnützig erklärt und zugleich der zwischen Lambert und der Nordbahn geschlossene Vertrag, durch den letztere einen Bauvorschuss bis zu 45 000 Frcs. für 1 km bewilligt, genehmigt worden.

Die Eisenbahnen des Hérault.

Nach einem den Kammern vorgelegten Gesetzentwurf wird das Héraultdepartement auf Antrag des Generalraths ermächtigt, eine Anleihe von 1 300 000 Frcs. zum Satze von höchstens 3,85 % aufzunehmen. Diese Summe ist zur Vollendung des durch die Verordnungen vom 14. August 1867 und 4. August 1869 für gemeinnützig erklärten Lokalbahnnetzes bestimmt; letzteres umfasst die Linien Saint Chinian-Montbazin (87 km), Adiga-Meze (15 km), Roquessels-Pezenas (20 km), Montpellier-Rabieux (44 km) und Montpellier-Palavas (11 km), im ganzen also 177 km, von welchen noch 76 km zu bauen sind.

Die Uebergabe der Waaren von Bahn zu Bahn.

Seit 1. Oktober 1886 ist in Frankreich die Einrichtung in Kraft, dass beim Uebergange der Waaren von Bahn zu Bahn auf den Uebergangsstationen eine Prüfung des Zustandes nicht mehr stattfindet; vom 1. Januar 1895 ab wird diese Einrichtung auf den Verkehr der Französischen Bahnen mit der Schweizer Centralbahn, Schweizer Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen, der Gotthardbahn, Emmenthalbahn, Tössthalbahn, Schweizer Südostbahn, Seethalbahn und mit der Bödelibahn ausgedehnt werden.

Das Staatsbahnnetz in 1893.

Das Französische Staatsbahnnetz hatte Ende 1893 eine Ausdehnung von 2 691 km (gegen 2 665 km Ende 1892). Die Einnahmen beliefen sich auf 39 383 609 (39 097 784) Frcs., die Ausgaben auf 30 481 688 (29 508 823) Frcs. und demnach der Ueberschuss auf 8 901 922 (9 588 961) Frcs. Die kilometrische Einnahme ist von 14 671 Frcs. in 1892 auf 14 635 Frcs. in 1893 herabgegangen; die kilometrische Ausgabe dagegen von 11 073 Frcs. auf 11 327 Frcs. gestiegen. Die Steigerung der Ausgaben ist durch Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Bediensteten, besonders der Lokomotivführer und Heizer, sowie durch Ausdehnung der Ruhegehaltskasse auf einen grösseren Kreis von Bediensteten veranlasst worden. Die Einnahmen haben sich nur im Personen- und Eilgutverkehr vermehrt, während sie im Frachtgutverkehr herabgegangen sind, weil infolge langer Trockenheit sich der Viehverkehr verlangsamte.

Personalnachrichten.

1. An Stelle des Barons de Courcel ist der Vicomte du Martroy, früher Abtheilungspräsident im Staatsrath, bisher Vizepräsident des Verwaltungsraths der Orléansbahngesellschaft, zum Präsidenten dieses Verwaltungsraths erwählt worden. In seine Stelle als Vizepräsident ist Chabrières-Arlès, Mitglied des Verwaltungsraths, getreten.

2. Bei der Westbahn sind Pol Lefèvre, Assistent des Verkehrsdirektors, und Jourde, Ingenieur beim Betriebe, zu Unterbetriebsdirektoren, Hesse de Persan, Inspektor der 1. Abtheilung, zum Oberinspektor ernannt.

Aus Spanien.

Südspanische Eisenbahn.

Da die von dem Ertrage der Anleihe für die Bezahlung von Bauzinsen in Aussicht genommenen Mittel wegen Verzögerung des Baues erschöpft sind und die sonstigen verfügbaren Mittel der Gesellschaft im Interesse der Schuldschein-Inhaber zur Vollendung des Baues verwendet werden sollen, so hat die Südspanische Eisenbahngesellschaft (Linares-Almeria) die Verzinsung der Schuldverschreibungen vom 1. Oktober 1894 ab ausgesetzt und wird baldigst die Antheilhaber und Schuldschein-Inhaber berufen, um ihnen einen Vergleich vorzuschlagen. Infolge dessen hat sich in Paris, Grammontstrasse Nr. 3, ein Ausschuss der Schuldschein-Inhaber gebildet, der das Verfahren der Gesellschaft zwar im allgemeinen billigt, aber darüber wachen will, dass die Rechte der Gläubiger unverkürzt aufrecht erhalten werden und dass die Gläubiger den ihnen gebührenden Antheil an der Geschäftsführung der Gesellschaft erhalten.

Pyrenäenbahn.

Eine Königliche Verordnung befiehlt die Veröffentlichung des Bedingnissheftes für den Bau der Eisenbahn Noguera-Pallaresa. Der Bau soll beginnen, sobald die Genieoffiziere die Kosten der zur Vertheidigung der Bahn erforderlichen Befestigungen veranschlagt haben.

Schutz des Eisenbahnkapitals.

Ein Herr d'Auray in Paris hatte auf dem Wege der Bittschrift bei der Kammer beantragt, dass die Französische Regierung zum Zwecke des Schutzes der in Spanischen Eisenbahnunternehmungen angelegten Französischen Kapitalien diplomatische Schritte thue. Der Kammerausschuss hat beschlossen, die Bittschrift dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten zum Zweck amtlicher freundlicher Vermittelung bei der Spanischen Regierung zu überweisen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Eisenbahnkonsortium (Darmstädter Bank, W. H. Ladenburg & Söhne, Rheinische Kreditbank und Herrmann Bachstein). Kaiserstuhlbahn. Am 15. d. Mts. ist die Theilstrecke Endingen-Riegel-Gottenheim der Kaiserstuhlbahn für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Fahrplanexemplare werden auf den Stationen Endingen, Riegel (Kaiserstuhlbahn), Bohlingen, Nimburg, Eichstetten, Bötzingen und Gottenheim käuflich abgegeben.

Ebendaselbst gelangen Exemplare des Lokaltarifs zum Preise von 1 ℳ für das Stück zur Ausgabe, in welchem, neben den von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten ergänzenden Bestimmungen zur Verkehrsordnung, die Tarifbestimmungen und Beförderungspreise für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Thieren, Fahrzeugen und Gütern ersichtlich sind.

Die Betriebsleitung erfolgt durch unsere Betriebsverwaltung in Darmstadt.

Berlin, im Dezember 1894. (2988)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Station Wenden. Die Station Wenden an der Bahnstrecke Braunschweig-Gifhorn erhält vom 1. Januar 1895 ab die Bezeichnung

„Wenden-Bechtsbüttel."

Magdeburg, den 18. Dezember 1894. (2989)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar k. J. treten zu den Tarifheften I—IV der Verbandsabtheilung E sowie zu dem Kohlen-Ausnahmetarif (Heft V) je ein Nachtrag in Kraft, enthaltend Tarifänderungen, Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Hettenleidelheim der Pfälzischen Eisenbahnen — vom

Tage der Betriebseröffnung der Strecke Eisenberg-Hettenleidelheim ab gültig — und Berichtigungen.

Soweit durch die letzteren Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Februar 1895 in Gültigkeit.

Sodann wird im Verkehr mit der Station Eisenberg i. d. Pfalz für den Versand von Thon und Thonerde ausser den bisherigen bezüglichen Frachtsätzen vom 15. Februar 1895 ab ein Lokalbahnzuschlag von 0,045 *M.* für 100 kg erhoben.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 15. Dezember 1894. (2990)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nassau-Elsass-Lothringischer Verkehr. Mit dem 1. Januar n. J. tritt eine Neuausgabe des Transittarifs für Güter Belgischer oder Holländischer Herkunft von den Stationen Frankfurt a. M.-Sachsenhausen und Kastel nach Stationen der Reichsbahn via Lauterburg in Kraft, wodurch der bisherige gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1887 aufgehoben wird.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (2991)

Frankfurt a. M., den 13. Dezember 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr und Deutsch-Niederländischer Verband. Vom 1. Januar k. J. ab findet eine direkte Abfertigung von lebenden Thieren im Verkehr mit den Stationen Maestricht und Roermond der Grand Central Belge Eisenbahn unter Zugrundelegung der in den Heften A 7, B 7 und C 7 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs vom 1. August 1890 nebst Nachträgen enthaltenen betreffenden Entfernungen und der im Tarif vom 1. Januar 1890 für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Deutsch-Niederländischen Verbande enthaltenen betreffenden Entfernungen für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover (ausschliesslich der Stationen der Strecken Bremerhaven - Nienburg, Buchholz - Harburg - Eschede, Kirchlengern-Hörstel und der Station Grohn-Vegesack), Berlin, Erfurt, Frankfurt a/M. und Magdeburg sowie den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen statt.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 15. Dezember 1894. (2992)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 20. d. Mts. werden die Stationen M ü l h e i m a. R h. B. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und M ü l h e i m a. R h. Rh. und K. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in die Klasse 12 (rohe Baumwolle) des Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 15. Dezember 1894. (2993)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisensendungen von Zwickau nach Berlin. Denjenigen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1895 mindestens 600 000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifes II von Zwickau im direkten Verkehre nach unter a und b genannten Stationen zur Beförderung bringen, vergüten wir, sofern der Tarif für den Berlin-Sächsischen Güterverkehr angewendet worden ist, gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe bis auf weiteres folgende Beträge:

a) im Verkehre mit Berlin, Anhalt.-Dresdn. Bahnh. 0,04 *M.* für 100 kg,
b) im Verkehre nach Berlin, Stettiner Bahnh., Lagerhof b. Gesundbrunnen, Wedding und Wilmersdorf-Friedenau 0,01 *M.* für 100 kg.

Dresden, am 18. Dezember 1894. (2994)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 20. d. Mts. wird die Station H ö s e l des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld für Sendungen nach Apeldoorn, Station der Holländischen Eisenbahn, in den Ausnahmetarif A für Holz aufgenommen.

Das Nähere ist bei der Güter-Abfertigungsstelle Hösel zu erfahren.

Elberfeld, den 15. Dezember 1894. (2995)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Januar 1895 erscheint zum Gütertarif für den Verkehr mit den Hessischen Nebenbahnen der Nachtrag VIII. Soweit durch denselben Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen bis 1. Februar 1895 in Kraft. Der Nachtrag ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, kostenlos zu erhalten.

Mainz, den 18. Dezember 1894. (2996)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. S t a a t s b a h n v e r k e h r K ö l n (r e c h t s r h e i n i s c h) etc.-O l d e n b u r g. Vom 1. Januar 1895 ab wird die Station B l o h in den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) etc. einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung etc. ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 17. Dez. 1894. (2997B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Januar 1895 sind die im Ausnahmetarif Nr. 13 des Badischen Lokal - Gütertarifs enthaltenen Frachtsätze für Cement nach den auf Schweizerischem Gebiete gelegenen Badischen Stationen, sowie nach den Badisch - Schweizerischen Uebergangsstationen nicht nur auf Sendungen nach der Schweiz, sondern überhaupt auf alle Sendungen anwendbar, welche von direkten Frachtbriefen nach Stationen auf zollausländischem Gebiete begleitet sind und zur Einfuhr dahin verzollt werden.

Karlsruhe, den 17. Dez. 1894. (2998)
Generaldirektion.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Vom 20. d. Mts. ab gelten die im Heft 5 für die Station E g e r vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Kartoffeln auch für die Stationen F r a n z e n s b a d und V o i t e r s r e u t h der Sächsischen Staatsbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 18. Dez. 1894. (2999)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 15. Dezember d. J. sind für die Staatsbahnverkehre Hannover- und Oldenburg-Erfurt die Nachträge 33 und 32 in Kraft getreten. Dieselben sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 14. Dez. 1894. (3000)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. S t a a t s b a h n v e r k e h r K ö l n (l i n k s r h e i n i s c h) etc. - O l d e n b u r g. Die Station Z e t e l der Vareler Nebenbahnen wird mit dem 1. Januar 1895 in den Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 18. Dezember 1894. (3001B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Die im Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr auf Seite 15/16 enthaltenen Theilfrachtsätze vom Schnittpunkt bis zu den Empfangsstationen L i e b e n Oe. N. W. B., P r a g Oe. N. W. B. und W i s o c a n Oe. N. W. B. werden für den Artikel Steinkohle auch vom 1. Januar 1895 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1895 auf 37,3 kr. für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 18. Dezember 1894. (3002)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 20. Dezember l. J. tritt je ein Nachtrag I zum Gütertarif Badische Bahn - Süddeutsche Nebenbahnen vom 1. Januar v. J. und zum Thier- etc. Tarif Badische Bahn-Bregthalbahn vom 15. August v. J. in Kraft. Die beiden Nachträge enthalten ausser den bereits früher bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen zu den Haupttarifen, insbesondere die Aufnahme der Stationen der normalspurig gebauten Kaiserstuhlbahn in den direkten Verkehr mit der Badischen Bahn, der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn und der Bregthalbahn. In die erwähnten Nachträge sind zwar sämmtliche Stationen der Kaiserstuhlbahn aufgenommen, es kann aber vorerst nur nach und von den Stationen der seit 15. d. Mts. eröffneten Theilstrecke Riegel - Endingen - Gottenheim eine Abfertigung stattfinden, da die übrigen Stationen noch nicht dem allgemeinen Verkehr übergeben sind.

Die in den Nachträgen aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt.

Exemplare der Nachträge können durch Vermittelung unseres Güter-Tarifbüreaus bezogen werden.

Karlsruhe, den 16. Dezember 1894. (3003)
Generaldirektion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und der Mecklenburg - Pommerschen Schmalspurbahn. Mit dem 1. Januar k. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr (Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif [Berlin-Breslau]) ein Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Blankensee i/Mecklenburg, Gross-Kiesow und Neustrelitz des Direktionsbezirks Berlin, Imielin des Direktionsbezirks Breslau und für mehrere Stationen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen. Druckabzüge des Nachtrags können von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 16. Dezbr. 1894. (3004)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausfuhrtarife für den Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland. An Stelle der durch unsere Bekanntmachung vom 13. Oktober d. J. aufgehobenen Ausnahmetarife für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland vom 1. Januar 1891 nebst Nachträgen tritt am 1. Januar 1895 ein neuer „Ausfuhrtarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito, Illowo transito und Alexandrowo transito zur Ausfuhr nach Russland (ausgenommen Polen)" in Kraft.

Der neue Tarif ist bei den Verkaufsstellen der Verbandstationen zu dem aufgedruckten Preise käuflich zu beziehen; unsere Fahrkarten-Ausgabestelle in Bromberg wird vom 22. Dezember d. J. ab mit Verkaufsstücken ausgerüstet sein.

Der Tarif für den direkten Güterverkehr nach Alexandrowo und Mlawa zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen vom 1. Januar 1893 bleibt unverändert bestehen, da der Eingangs genannte neue Ausfuhrtarif nur nach Russischen Stationen nördlich, östlich oder südlich der Linie Bialystok-Brest-Kowel gilt.

Bromberg, den 18. Dezember 1894. (3005)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Cement in Wagenladungen von 10 000 kg von Mannheim Neckarvorstadt und Weisenau Station der Hessischen Ludwigsbahn nach bei Rheinfelden treten am 1. Januar 1895 ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen.

Karlsruhe, den 18. Dezember 1894. (3006)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband, sowie Berlin-Württembergischer und Ostpreussisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Februar 1895 treten in den vorbezeichneten Verkehren die direkten Frachtsätze für die Station Bregenz ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte ab findet die direkte Güterabfertigung von und nach Bregenz nur noch in den betreffenden Verkehren mit der Bayerischen Staatsbahn statt.

Erfurt, den 17. Dezember 1894. (3007MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 27. Dezember d. J. wird die Station Milspe-Thal als Versandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenschlacken usw. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893 aufgenommen.

Elberfeld, 18. Dezember 1894. (3008)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Ausgabe von Tarifnachträgen. Mit Gültigkeit vom 1. Jannar 1895 und insoweit Frachterhöhungen eintreten vom 1. Februar 1895 treten die nachbenannten Nachträge in Wirksamkeit und zwar:

a) Nachtrag IV zu Theil II, Heft 1,
b) „ IV „ „ II, „ 2,
c) „ III „ „ II, „ 3,
d) „ III „ „ II, „ 4 und
e) „ III „ „ II, „ 5 der Tarife, dann ferner:
f) ein Ergänzungsblatt des Anhanges zu den Nachträgen I, II und III des Tarifes Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1892.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, sowie auch abgeänderte und neue Frachtsätze für Klassengut, Lebensmittel, Wolle, Getreide und Kleie, Holz, Eisen und Stahl, Kalk, Malztreber und Schlempen, Bäume und Sträucher, Holzpapierstoff, Thonerde, Düngemittel, Blei und Bleiglätte, Sämereien, Caolin, leer zurückgehende Bierfässer und Zuckerrüben.

Exemplare dieser Nachträge, sowie des Ergänzungsblattes können bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 17. Dezember 1894. (3009)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Frachtermässigung für Eilgutsendungen zwischen Wien und Paris. Vom 1. Januar 1895 ab bis zum Inkrafttreten des Nachtrags V zu dem vom 1. Juni 1890 gültigen Tarife Theil II a, 1. Heft des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, d. i. bis zum 1. Februar 1895 (ausschliesslich) werden für direkt abgefertigtes Eilgut zwischen Wien K.E.B. und Wien K. F. J. B. einerseits und Paris (Douane und Reuilly) anderseits die bei Umkartirung in Bregenz oder Buchs erreichbaren Gesammtfrachten im Rückvergütungswege gewährt.

Zu diesem Behufe sind die auf die betreffende Firma als Absenderin lautenden Duplikat-Frachtbriefe bis längstens 30. April 1895 bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen einzureichen.

Auf Eilgut, welches als Schnellzugsgut aufgegeben wird, findet die Frachtermässigung keine Anwendung.

Wien, 18. Dezember 1894. (3010)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Ausgabe einer vom 1. Januar 1895 gültigen Neuauflage des Lokal-Gütertarifes der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Theil III, Heft 1 und 2. Die mit 1. Januar 1894 herausgegebene Auflage des Lokaltarifes vom 15. Juli 1892 für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen wird unter Berücksichtigung der durch die Nachträge I—VII rücksichtlich des Heftes 1 und der Nachträge I—V rücksichtlich des Heftes 2 eingeführten Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen durch eine Neuauflage, gültig vom 1. Januar 1895, ersetzt.

Diese neue Ausgabe des Lokal-Gütertarifes (Heft 1 und 2) enthält ausser der Einbeziehung der vorerwähnten Nachträge noch folgende wesentliche Aenderungen und Ergänzungen:

1. Aufnahme des Lokal-Gütertarifes der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, gültig vom 1. April 1882, sammt Nachträgen I—VI und des Anhanges, gültig vom 1. April 1892, sammt Nachträgen I und II;
2. Aufnahme des Lokal-Gütertarifes der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, gültig vom 1. Januar 1889, sammt Nachträgen I—III und des Anhanges, gültig vom 1. Januar 1891;
3. Aufnahme des Tarifes für den direkten Transport von Eilgütern und gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen und Niederösterreich) anderseits, sowie zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Böhmen) untereinander via K. K priv. Böhmische Westbahn, gültig vom 1. November 1892;
4. Einbeziehung nachstehender Transportartikel:
   a) in den Ausnahmetarif II: Magnesitziegel aus der Pos. Z, 1 der Güterklassifikation des Tariftheiles I; Roher Schieferthon (Thonschiefer) aus der Pos. E, 20 der Güterklassifikation des Tariftheiles I und Schwefelkiesabbrände der Pos. S, 32 der Güterklassifikation des Tariftheiles I;
   b) in den Ausnahmetarif V a: Theaterwagen;
   c) in den Ausnahmetarif V b: Rapsspreu aus der Pos. 13, sub B, III, g, β) des Tariftheiles I und Maiskolben etc. der Pos. 10 a, sub B, III, g, β) des Tariftheiles I;
5. Neuauflage der Anhänge, enthaltend normale und ermässigte Frachtsätze für einzelne Relationen.

Durch diese neue Ausgabe des Lokal-Gütertarifes tritt die Auflage vom 1. Januar 1894 sammt allen Nachträgen ausser Kraft. Ausserdem treten noch ausser Wirksamkeit:

Die Separatausgaben des Lokal-Gütertarifes der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, gültig vom 1. April 1882, sammt allen Nachträgen und des hierzu gehörigen Anhanges, gültig vom 1. April 1892, nebst den beiden Nachträgen; ferner des Lokal-Gütertarifes der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, gültig vom 1. Januar 1889, sammt allen Nachträgen und des hierzu gehörigen Anhanges, gültig vom 1. Januar 1891; dann des Tarifes für den direkten Transport von Eilgütern und gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Böhmen und Niederösterreich) anderseits, sowie zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Böhmen) untereinander via K. K. priv. Böhmische Westbahn, gültig vom 1. November 1892.

Insoweit in dieser neuen Ausgabe Erschwerungen, beziehungsweise Erhöhungen gegenüber der Auflage vom 1. Januar 1894 eintreten, gelten die bezüglichen Bestimmungen beziehungsweise Frachtsätze erst ab 1. Februar 1895.

Exemplare dieser Neuauflage sind um den Preis von

2,50 fl. für Theil II, Heft 1 und
1,20 „ „ „ II, „ 2

durch die K. K. Generaldirektion, sowie durch die Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 16. Dezember 1894. (3011)

Frachtnachlässe für Getreide etc. von Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1895 werden für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten ab Barcs nachstehende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt, u. zw.:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom gegenwärtig bestehenden Frachtsatze
den im nebenverzeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der K. Bayer. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener Bayer. Stationen, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschl. 31 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2, 7, 8 und 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind), u. zw. gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken: Freilassing-Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon-Rosenheim, Sauerlach-Tölz und Holzkirchen-Schliersee, ferner nach Reichenhall-Marquartstein und Aschau, sub b) nach den übrigen Stationen	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 2 vom 1. November 1894	a) 0,20 M. für 100 kg b) 0,50 M. für 100 kg
Stationen des direkten Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Getreideverkehr	Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif Theil III, Tarifheft 2 vom 1. August 1894	0,40 M. für 100 kg
der Schweiz und den Schweizer.-Südbadischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif Theil III, 2. Heft vom 1. September 1893	50 Cts. für 100 kg
Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif Theil III, Heft 2 vom 1. Oktober 1894	5 Frcs. pro Tonne = 1000 kg
Lindau	Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehr vom 1. Sept. 1894	40 Heller für 100 kg

Bedingungen: Einhaltung der in den oben angeführten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen per Schiff über Draueck nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der einschlägigen Verbandstarife direkt abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac und Gunya-Brcka stammen. Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Frachtbrief-Duplikate und der die bedungene Herkunft nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigung in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 20. Dezember 1894. (3012)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Frachtbegünstigung für Holztransporte von Sissek. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1895, werden für hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben ab Sissek nachstehende ermässigte Frachtsätze, bezw. Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen gewährt und zwar:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom gegenwärtig bestehenden Frachtsatz
Buchs transit und Bregenz transit für den Verkehr nach Belgien	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif Theil IV Heft 2 vom 1. Juni 1894 (Frachtsatz der Serie 2)	257 Cts. für 100 kg	—
den im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungarisch-Französischer Verbandstarif Theil IV Heft 2 vom 1. Juli 1894 (Frachtsatz der Serie 2)	—	2,20 Fcrs. pro Tonne = 1000 kg

Die Frachtbegünstigung nach Buchs transit und Bregenz transit gilt nur für nachweislich nach Belgischen Stationen expedirte, bezw. für nach Belgischen Stationen adressirte Sendungen.

Die Liquidirung erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefduplikate, welche längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 18. Dezember 1894. (3013)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Die seither nur für Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen zulässige Benutzung von Fahrtausweisen über kürzere Bahnwege wird fortan auch auf den wechselseitigen Verkehr zwischen den Stationen sämmtlicher Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn und der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits ausgedehnt. Demgemäss dürfen für die Folge Fahrtausweise, welche für den Binnenverkehr dieser Bahnen, oder für den wechselseitigen Verkehr derselben gelten, für eine andere dieselben Stationen verbindende Strecke gültig geschrieben werden, wenn die zu benutzende Strecke kürzer als die in den Fahrtausweisen verzeichnete Strecke ist und beide Strecken den Preussischen Staatseisenbahnen, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn oder der Lübeck-Büchener Eisenbahn angehören.

In dem für jeden Eisenbahn-Direktionsbezirk besonders herausgegebenen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen wird der erste Satz der Besonderen Bestimmung 2 zu § 12 der Verkehrsordnung wie folgt abgeändert:

„Inhabern von Fahrtausweisen, soweit letztere nicht in Freikarten für bestimmte Bahnwege bestehen, kann die Benutzung einer anderen als der in den Fahrtausweisen bezeichneten, dieselben Stationen verbindenden Strecke gestattet werden, wenn die zu benutzende Strecke kürzer als die in den Fahrtausweisen verzeichnete Strecke ist und beide Strecken den Preussischen Staatseisenbahnen, der Mecklenburgi-

Frachtnachlässe für Holzsendungen ab Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis 31. Dezember 1895 werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben ab Barcs folgende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt, und zwar:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom gegenwärtig bestehenden Frachtsatz	
folgenden Stationen der Kgl. Bayer. Staatsbahnen*)	Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Verbandstarif Theil IV Heft 2 vom 1. August 1893 [Frachtsätze der Abtheilungen b) und c)]	Mark für 100 kg a)	b)
nach Augsburg, Dachau, Günzach, München C. B., München O. B., München S. B. und Neu-Ulm . .		0,64	0,39
„ Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miesbach und Rosenheim	. . . .	0,64	0,26
„ Donauwörth und Nördlingen	. . . .	0,64	0,52
„ Freilassing, Teisendorf und Traunstein	. . . .	0,38	0,30
„ Freising	. . . .	0,58	0,58
„ Röthenbach bei Lindau	. . . .	0,54	0,36
„ Kempten	. . . .	0,60	0,38
„ Kulmbach und Probstzella	. . . .	0,58	0,48
„ Landshut	. . . .	0,51	0,51
„ Lichtenfels und Meiningen	. . . .	0,61	0,52
„ Marktl	. . . .	0,45	0,35
„ Mittersendling und Penzberg	. . . .	0,64	0,29
den im Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Verbandstarif Theil IV Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen	Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutscher Verbandstarif Theil IV Tarifheft 2 vom 1. Oktober 1887 [Frachtsätze der Abtheilungen b) und c)]	0,45 M für 100 kg	
den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarif Theil IV 2. Heft enthaltenen Stationen	Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Verbandstarif Theil IV, 2. Heft vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie 2)	45 Cts. für 100 kg	
Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandstarif Theil IV Heft 2 vom 1. Juli 1894 (Frachtsätze der Serie 2)	5,50 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg	

Obige Frachtbegünstigungen finden bei Auflieferung eines Minimalquantums von 15 000 t à 1 000 kg nach der Schweiz, Frankreich, Süddeutschland, Bayern, Peri transit und Passau während der Begünstigungsdauer, sowie bei Einhaltung der in den vorbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen Anwendung. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder ab Stationen der Barcs-Pakrácer Bahn per Bahn in Barcs einlangen. Ausgeschlossen vom Genusse der obigen Frachtbegünstigungen sind solche Sendungen nach der Schweiz, Bayern, Süddeutschland und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Gunja-Brcka und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren.

Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplikate und der den Wassertransport nachweisenden Original-Schiffspapiere bezw. der Bahnfrachtbriefe ab Stationen der Barcs-Pakrácer Bahn nach Barcs, welche Dokumente längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 18. Dezember 1894. (3014)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

*) Die Nachlässe unter a) werden nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, die Nachlässe unter b) für von westlich Draueck und von Stationen der Barcs-Pakrácer Bahn nach Barcs gelangte Sendungen gewährt.

---

schen Friedrich-Franz Eisenbahn oder der Lübeck-Büchener Eisenbahn angehören."

Ferner erhält der letzte Satz des Absatzes 1 der vorerwähnten Besonderen Bestimmung folgende Fassung:

„Die Umschreibung von Fahrtausweisen für kürzere Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn oder der Lübeck-Büchener Eisenbahn kann ferner bei sämmtlichen den Preussischen Staatsbahnen unterstehenden Auskunfts- und Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte innerhalb der für diese Dienststellen festgesetzten Dienststunden beantragt werden."

Die in den Tarif aufgenommene anderweite Besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I² daselbst genehmigt worden.

Erfurt, den 15. Dezember 1894. (MG3015)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Januar k. J. wird zum Tarif für den Rheinisch-Schweizerischen Personenverkehr der II. Nachtrag ausgegeben. Die darin aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I² genehmigt worden. Die Erhöhung der Fahrpreise von und nach Interlaken tritt am 1. April 1895 in Kraft.

Mainz, den 17. Dezember 1894. (3016)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

---

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb. Zu dem Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgütern, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern ist der Nachtrag I erschienen, welcher Bestimmungen und Frachtsätze für den am 1. Dezember 1894 eingeführten Ausnahmetarif für Zuckerrüben, grüne, sowie Rübenschnitzabfälle und Scheideschlamm und ferner Berichtigungen des Haupttarifs enthält.

Soweit hierdurch Erhöhungen herbeigeführt werden, treten solche erst am 1. Februar 1895 in Kraft.

Darmstadt, am 15. Dezember 1894. (3017)

Bau- und Betriebsverwaltung der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

6. Verdingungen.

Verdingung von hölzernen Schwellen. Verdingung von 11 782 Stück eichenen und 143 846 Stück kiefernen Bahnschwellen, sowie 13 101 Stück eichenen Weichenschwellen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine Sonnabend, den 5. Januar 1895, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an uns — Brüderstrasse Nr. 36 — einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in baar postpflichtig entnommen werden.

Breslau, den 18. Dezember 1894. (3018)

Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung der Lieferung von 60 Stück normalen Wagenachsen mit schweisseisernen Speichenrädern am 5. Januar 1895, Mittags 12 Uhr, im hiesigen Verwaltungsgebäude, Geschäftszimmer Nr. 198.

Bis zu diesem Zeitpunkte sind die Angebote, gehörig verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wagenradsätzen" versehen, postfrei an uns einzusenden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei während der Geschäftsstunden von 8 3 Uhr eingesehen oder auch abschriftlich nebst Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 70 ₰ ebendaher unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 14. Dezember 1894. (3019MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 133 Postwagenachsen soll öffentlich verdungen werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 10. Januar 1895, Vormittags 11½ Uhr, in unserem Geschäftszimmer Nr. 10, IV hierselbst, W. Königgrätzer-Str. Nr. 132 stattfindenden Termine an uns gebührenfrei einzusenden. Bedingungen liegen im Geschäftszimmer Nr. 7, IV zur Einsichtnahme aus und können von uns gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ für je ein Angebot in Baar bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 15. Dezember 1894. (3020MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Betriebsmaterialien für das Jahr 1. April 1895/96. Gruppe II: Seife, Graphit, Stärkegummi (Dextrin), Desinfektionspulver, Zündhölzer und Weizenstärke; Gruppe III: Gewichts- und Plombirschnur, Bindfaden, Bindestränge, Glas- und Glimmercylinder, Lampenglocken, Petroleumbehälter, Band-, Blitzlampen- und Fadendochte, grobe Leinwand, Werg, bunte Putzwolle, Fackeln, Plomben und feine Handtücher; Gruppe IV: Batteriestand-, Einsatz- und Ballongläser, Kupfervitriol, Bittersalz, Papierstreifen, Isolatoren, Zink- und Kupferpole, verzinkter Telegraphen-Leitungsdraht, Kupferdraht, eiserne Spannkonsole und blaue Apparatfarbe. Termin: 10. Januar 1895, Vormittags 11 Uhr, Brüderstrasse 36. Die Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot von Betriebsmaterialien" einzusenden. Lieferungsbedingungen und Angebotstabellen liegen zur Einsicht aus, können auch von uns gegen Einsendung von 50 ₰ baar — nicht in Briefmarken — für jede Gruppe postpflichtig bezogen werden. In den Anträgen ist die Gruppe zu bezeichnen, für welche die Bedingungen verlangt werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 19. Dezember 1894. (3021)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Main - Neckarbahn. Vergebung von hölzernen Bahnschwellen. Der Bedarf der für das Jahr 1895 erforderlich werdenden
Langschwellen, eichene,
Mittelschwellen, eichene,
Mittelschwellen, kieferne,
soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden. Die Lieferungsbedingungen mit Angabe der Anzahl der Schwellen können bei dem Hauptmagazins-Verwalter hier eingesehen und auch auf frankirte Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Schwellen" bis längstens Donnerstag, den 3. Januar 1895, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazins-Verwalter hier einzusenden, woselbst auf dessen Büreau um diese Zeit die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt.

Darmstadt, den 18. Dezember 1894. (3022)
Der Ober-Betriebsinspektor.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Bezirk lagernden Altmaterialien und zwar: 1010 t Eisenschienen, 215 t Stahlschienen, 414 t Schmiedeeisen- und Gusseisenschrot und sonstige Metalle sollen öffentlich verkauft werden, wozu Termin auf Freitag, den 18. Januar 1895, Vormittags 11 Uhr, im hiesigen Betriebsamtsgebäude anberaumt worden ist.

Die formularmässigen Angebote müssen bis dahin postfrei und versiegelt, versehen mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf von Altmaterialien" eingereicht sein und werden diese im Termin in Gegenwart der erschienenen Käufer geöffnet. Verkaufsbedingungen und Massenverzeichniss sind gegen Einsendung von 20 ₰ in Baar (nicht in Marken) von uns zu beziehen.

Weissenfels, den 16. Dez. 1894. (3023)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 101. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8. SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. Dezember 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 19. Dezember 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 24 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ sowie das Inhaltsverzeichniss des Jahrgangs 1894 bei.

Inhalt:

Der Schadensersatz bei Deklaration des Interesses an der Lieferung.
Vereinsmittheilungen.
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Neues Oesterr. Lokalbahngesetz.
Eisenbahnverstaatl. in Oesterr.
Pupillarfähigkeit von Landes-Eisenbahnobligationen in Oest.
Projekt der Tauern-Triester B. Vorkonzessionen in Oesterreich.
Gefahrlose Anwendung der Knallkapseln.
Unterscheidbark. d. Frachtbriefe.
Beförderung von frischem Talg oder Unschlitt zur Bereitung von Kunstbutter.
Ungar.-Rumänischer Anschluss über den Ghymespass.
Gütertarife der Ungarischen E.
Gemeinschaftliche Direktorenkonferenz in Wien.
Betriebseinnahmen im Nov. d. J.
Börsenbericht.
Aus England:
Tagung der Vereinigung Britischer Eisenindustrieller.
Urtheile des Reichsgerichts.
Bücherschau:
Zeitschrift für Kleinbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Zeitweise Sistirung der Aufnahme von nach Fiume bestimmten Massengütern.
2. Güterverkehr.
3. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Schadensersatz bei Deklaration des Interesses an der Lieferung nach Art. 38 des Uebereinkommens über den internationalen Frachtverkehr. *)

Die Grundsätze über Höhe der Entschädigung im Falle des Verlustes oder Beschädigung des Eisenbahnfrachtgutes, wie sie Art. 34 ff. des Internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 enthalten, beruhen auf einem zwischen den verschiedenen Rechten der betheiligten Staaten abgeschlossenen Kompromisse. Die Rechtssysteme unterscheiden sich nach zwei Hauptrichtungen:

1. Nach Französischem Rechte trägt der Frachtführer — abgesehen von Fällen höherer Gewalt und eigener Mangelhaftigkeit des Gutes — die volle Verantwortlichkeit für die Ausführung des von ihm übernommenen Transports. Der bei Nichtausführung der übernommenen Verpflichtung zu leistende Schadensersatz umfasst nach den allgemeinen Grundsätzen des Obligationenrechts den erlittenen Verlust und den entgangenen Gewinn — allerdings mit zwei Beschränkungen:

a) die Haftung umfasst — abgesehen von Fällen der Arglist — nur den Schaden, welcher bei Abschluss des Vertrages vorhergesehen wurde, oder vorhergesehen werden konnte;

b) die Haftung erstreckt sich selbst in Fällen der Arglist nur auf den Schaden, welcher eine unmittelbare Folge der Nichterfüllung des Vertrages ist.

2. Das Deutsche Recht geht zwar in Art. 395 des H.-G.-B. gleichfalls davon aus, dass der Frachtführer — abgesehen von höherer Gewalt, mangelhafter Beschaffenheit des Gutes und eigenem Verschulden — für den aus Verlust oder Beschädigung des Gutes entstandenen Schaden aufkommt. In Art 396 H.-G.-B. wird jedoch die Verantwortlichkeit des Frachtführers beschränkt auf den Ersatz des gemeinen Handelswerthes des Gutes am Orte und der Zeit der Ablieferung, abzüglich der ersparten Kosten usw. Eine weitere wesentliche Beschränkung der Ersatzpflicht ist für die Eisenbahn als Frachtführer durch die Bestimmung in Art. 427 H.-G.-B. zugelassen, dass — abgesehen von böslicher Handlungsweise — durch reglementarische Vorschriften Seitens der Eisenbahn ein Maximalsatz der Entschädigung

*) Vergl. Dr. Th. Gerstner, Internat. Eisenbahnfrachtrecht, S. 355 ff. Dr. Rosenthal, Internat. Frachtrecht (siehe auch Jahrg. 1892, Nr. 40 S. 419 ff. der Zeitung des Vereins d. E.-V.)

festgesetzt werden kann für den Fall, dass nicht im Frachtbrief der Werth des Gutes (gegen entsprechenden Frachtzuschlag) deklarirt ist. Hiervon machte das Deutsche Betriebsreglement dahin Gebrauch, dass im Falle unterlassener Werthangabe höchstens 60 *M.* für 50 kg vergütet werden, während bei Werthangabe die deklarirte Summe den Maximalsatz der Entschädigung bildet. Derartige tarifarische Bestimmungen sind übrigens auch nach Französischem Recht nicht verboten und wird deren Gültigkeit von den Gerichten anerkannt. Die Berner Konferenz suchte in diesen verschiedenen Systemen zu vermitteln und stellte über die Höhe des bei Verlustfällen in der Regel zu leistenden Ersatzes zunächst in Art. 34 den Grundsatz auf: „Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel (Art. 30—33) von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht bereits bezahlt worden ist.“

Der Art. 34 setzt nach seiner Fassung voraus, dass die Ersatzfrage bereits entschieden ist, indem er nur über die Höhe des zu zahlenden Ersatzes Normen enthält. Die Höhe dieses Ersatzes richtet sich nicht, wie nach den allgemeinen Rechtsnormen nach der Grösse des durch den Verlust verursachten Schadens, sondern nach dem Werth des in Verlust gerathenen Gutes. Die Eisenbahn wird also nicht mit der Behauptung gehört, dass der wirkliche Schaden den Werth des Gutes nicht erreicht habe. Sie darf auch — vorbehaltlich des in Art. 35 vorgesehenen Falles (Maximalentschädigungssätze für Spezialtarife) — nicht vertragsmässig einen geringeren Schadensersatz ausbedingen. Anderenfalls kann aber auch dem Beschädigten — vorbehaltlich der Ausnahmen bei Deklaration des Interesses (Art. 38) und bei Arglist und grober Fahrlässigkeit — der Nachweis nichts nützen, dass sein Schaden grösser gewesen sei, als der Werth des Gutes.

Für Güter, welche regelmässig gehandelt werden, ist der zu ersetzende Werth der gemeine Handelswerth (Marktpreis). Für nicht marktgängige Güter tritt an Stelle des gemeinen Handelswerthes oder Marktpreises der gemeine Werth, welcher eventuell durch Sachverständige zu ermitteln ist. In beiden Fällen ist hierbei der Ort und die Zeit des Versands maassgebend.

Durch die Annahme des gemeinen Werthes als Maassstab der Schadensbemessung für die Ersatzpflicht der Bahn war die weitergehende Haftpflicht des Französischen Rechtes ausgeschlossen. Man wollte aber dem Publikum die Möglichkeit eröffnen, sich den Ersatz eines den gemeinen Handelswerth übersteigenden Schadens unter Berücksichtigung der individuellen Verhältnisse zu sichern, zu welchem Zwecke die Konferenz das Institut der Deklaration des Interesses „an der Lieferung“ einfügte. Art. 38 bestimmt hierüber: „Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung neben der im Art. 34 und 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses Schadens hat der Berechtigte zu erweisen. Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.“ Hierüber enthält § 9 Ausf.-Bestg.: „Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, muss im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden. Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf 5% der deklarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen. Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Cts.“

Das Wesen dieser Deklaration beruht auf dem Gedanken, dass es dem Absender freistehen soll, sich gegen Bezahlung einer Prämie (Zusatzvertrag) den vollen Ersatz seines Interesses an der ordnungsmässigen Erfüllung des Frachtvertrages zu sichern. Die Deklaration umfasst den Fall des Verlustes und der Beschädigung, sodann den der Verspätung (nicht rechtzeitige Lieferung). Sie stellt sich dar als ein neues Institut, das mit der Werthdeklaration des früheren Eisenbahnrechtes — diese bildet nur eine Maximalgrenze für die Werthentschädigung — nichts zu thun hat.

Die Voraussetzungen der Entschädigungspflicht aus Art. 38 sind folgende:

1. eine in vorgeschriebener Form (an der im Frachtbrief bezeichneten Stelle) erfolgte Deklaration (Eintrag mit Buchstaben); jede in anderer Form erfolgte Deklaration muss die Versandexpedition zurückweisen;
2. ein Schaden, für welchen die Bahn haftpflichtig ist, also Verlust, Minderung, Beschädigung oder verspätete Ablieferung des Gutes.

Die Eisenbahn ist berechtigt, einen nach der Höhe der deklarirten Summe und der Länge des Transportwegs zu bemessenden Frachtzuschlag zu verlangen, der im Maximum und Minimum festgesetzt ist. Er darf 5% der deklarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen. Dieser Satz des Frachtzuschlages bildet die äussere Grenze. Die Bahnen gehen meistens über diesen Maximalsatz hinunter; mindestens müssen sie aber 50 Cts. erheben, da dieses der niedrigste Betrag ist, der überhaupt erhoben werden darf. Nach Art. 38 Abs. 2 zahlt der Absender den Frachtzuschlag. Die Zahlung muss nicht mittelst Aufgabe der Frankatur bewirkt werden, kann vielmehr zugleich mit der Zahlung der übrigen Fracht, daher gemäss Art. 12 in der Regel auch mittelst Ueberweisung an den Empfänger geschehen. Der Entschädigungsberechtigte kann bei ordnungsmässiger Deklaration jeden Schaden geltend machen, welcher die in den Art. 34 und 37 vorgesehenen Ersatzbeträge übersteigt. Die Bahn muss den positiven Vermögensnachtheil und den entgangenen Gewinn vergüten. Nicht erforderlich ist, dass der Schaden vorausgesehen werden konnte, noch dass er eine direkte oder unmittelbare Folge des Verlustes und der Entschädigung war. Es genügt selbst ein blosses individuelles Interesse, z. B. infolge der Verpflichtung der Berechtigten zur Zahlung einer Konventionalstrafe. Der Beschädigte muss Vorhandensein und Höhe des Schadens beweisen (nach den allgemeinen prozessualischen Regeln). Die Deklaration des Interesses an sich begründet keinen Beweis für die Höhe dieses Schadens. In dieser dem Absender auferlegten Beweispflicht liegt ein Korrektiv gegen unlautere Spekulationen in Gestalt von ausserordentlich hohen Deklarationssummen.

Die Deklaration des Interesses ist neben dem Fall des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung des Gutes auch für den Fall der Ueberschreitung der Lieferungsfrist durch das Uebereinkommen gestattet. Nach dem Deutschen Handelsgesetzbuch haftet die Eisenbahn grundsätzlich für den Schaden, welcher durch die von ihr verschuldete Verspätung entstanden ist (Art. 397). Durch Art. 427 Nr. 2 ist aber die Vereinbarung gestattet, dass die Höhe dieses Ersatzes den im Frachtbrief als „Interesse an der rechtzeitigen Lieferung“ deklarirten Betrag und in Ermangelung einer solchen Deklaration einen im voraus bestimmten Normalsatz, eventuell eine Quote der Fracht, nicht übersteigen soll. Von dieser Erlaubniss ist im § 70 des bisherigen Betriebsreglements Gebrauch gemacht. Die Berner Konferenz hat eine zergliederte Abstufung der Skala des zu ersetzenden Frachtantheils im Verhältniss zu gewissen Quoten der Lieferungsfrist, um welche die Sendung verspätet worden ist, angenommen. Demgemäss ist durch Art. 40 des Uebereinkommens nachstehendes festgesetzt:

I. Vergütung ohne Deklaration des Interesses an der Lieferung.

„Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung
bis einschl. 1/10 der Lieferfrist 1/10 der Fracht,
„ „ 2/10 „ „ 2/10 „ „
„ „ 3/10 „ „ 3/10 „ „
„ „ 4/10 „ „ 4/10 „ „
von längerer Dauer . . . . . 5/10 „ „

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

II. Vergütung im Falle der Deklaration eines Interesses an der Lieferung.

Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung
bis einschl. 1/10 der Lieferfrist 2/10 der Fracht,
„ „ 2/10 „ „ 4/10 „ „
„ „ 3/10 „ „ 6/10 „ „
„ „ 4/10 „ „ 8/10 „ „
Bei einer Verspätung von längerer Dauer die ganze Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3909 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten (ausschliessl. der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen), betreffend das Protokoll der zu Stuttgart am 22./23. November d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr 3918 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Uebergang von Wagen mit durchgehender Zug- und Stossvorrichtung nach dem System Hugo Fischer von Röslerstamm auf sämmtliche Linien der Vereinsbahnen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 3943 vom 19. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 21. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Januar 1895 wird ein Nachtrag zur 3. Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ausgegeben werden, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands enthält, welche zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen geeignet sind.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das neue Oesterreichische Lokalbahngesetz.

Noch vor dem Eintritte der Weihnachtsferien hat das Herrenhaus die bezügliche, im Abgeordnetenhause amendirte Regierungsvorlage (s. Nr. 100 S. 938 d. Ztg.) angenommen. Da nach den Erklärungen des K. K. Handelsministers dieses Gesetz schon baldmöglich publizirt werden muss, damit die nach Weihnachten zusammentretenden Landtage sich damit befassen können, so wird dessen Publikation im „R.-G.-Bl." täglich erwartet. Der vom Freiherrn v. Czedik, gewesenen Präsidenten der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, ausgearbeitete Kommissionsbericht an das Herrenhaus über diese Vorlage gipfelt in dem Urtheil, man müsse, wenn man die von der Regierung theils wieder aufgenommenen älteren, theils neuen Begünstigungen für Bahnen niederer Ordnung überblickt, wohl zugestehen, dass die Absicht, die Entstehung dieser Bahnen sehr wesentlich zu fördern, in der Vorlage voll und ganz zum Ausdrucke gekommen sei. Die Kommission konnte diese Thatsache um so eher konstatiren, als schon jetzt der anregende Einfluss des neuen Gesetzes, noch bevor dasselbe in Kraft getreten ist, sich geltend macht und dass insbesondere die Organisation des Lokalbahnwesens, also die Einleitung einer entschiedenen Lokalbahnaktion in einer grösseren Anzahl von Kronländern in der bevorstehenden Landtagssession beschlossen werden soll.

Die Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich.

Das Amtsblatt (die „Wiener Zeitung") vom 21. d. Mts. veröffentlicht 3 Kundmachungen, nach welchen die Eisenbahnlinien der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 1. Januar 1895 in den Staatsbetrieb übernommen und der Betrieb der Mährischen Grenzbahn von der Staatsverwaltung fortan für eigene Rechnung geführt wird.

Pupillarfähigkeit von Landes-Eisenbahnobligationen in Oesterreich.

Entsprechend der diesbezüglich vom K. K. Handelsminister gegebenen Zusage, hat derselbe noch folgenden Gesetzentwurf, betreffend die von der Galizischen Landesbank zu emittirenden Eisenbahnobligationen, eingebracht, welcher von beiden Häusern des Reichsraths angenommen wurde.

Das Gesetz lautet: Die von der Landesbank des Königreiches Galizien zu emittirenden Eisenbahnobligationen im Höchstbetrage von 15 000 000 fl. können zur fruchtbringenden Anlegung von Kapitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparkassenamtes, dann von Pupillar-, Fideikommiss- und Depositengeldern, und zum Börsenkurse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftskautionen verwendet werden.

Das Projekt der Tauern-Triester Bahn.

Eine aus hervorragenden Mitgliedern des Parlamentes und mehrerer Triester Körperschaften bestehende Deputation erschien beim K. K. Handelsminister und empfahl auf das Dringendste die eheste Inangriffnahme der Tauernbahn und ihrer weiteren südlichen Fortsetzung. Der Handelsminister versicherte, der endlichen Lösung dieser so lange schwebenden Frage seine volle Aufmerksamkeit auch ferner zuzuwenden; er stehe unverändert auf dem Standpunkte, eine zweite Verbindung mit Triest als unabweisliches staatliches Bedürfniss anzuerkennen, doch seien die Vorarbeiten noch nicht abgeschlossen, da auch die jüngst angeregte Wocheiner Linie studirt werden müsse.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert:

a) dem Franz Krizik, Inhaber eines elektrotechnischen Etablissements in Prag, für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von der Parkstrasse in Prag über Zizkos und die Königlichen Weinberge zurück zum Ausgangspunkte in der Parkstrasse in Prag auf die Dauer von 6 Monaten;

b) der Brünner Lokal-Eisenbahngesellschaft, sowie dem Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Leo Arnoldi in Wien für eine normalspurige Dampftrambahn von Witkowitz nach Schönbrunn und der ersteren Gesellschaft auch für eine Fortsetzung ihrer bestehenden Bahnlinie Prziwoz-Witkowitz von Przíwoz bis zur Reichsgrenze auf die Dauer eines Jahres;

c) der Karlsbader Kaolin-Industriegesellschaft in Wien im Verein mit der Frisch Glück-Böhmischen Gewerkschaft für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Karlsbad der Buschtêhrader Eisenbahn nach Lichtenstadt mit mehreren Schleppbahnen auf die Dauer von 6 Monaten;

d) dem Stadtmagistrat der Landeshauptstadt Czernowitz für eine elektrische Strassenbahn in Czernowitz, welche vom Bahnhofe der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Czernowitz ausgehend bis zum städtischen Volksgarten und von da zur Station Volksgarten der genannten Hauptbahn führen soll;

e) dem Thadäus Ritter von Starzynski, Grossgrundbesitzer in Derewnia, für eine normalspurige Lokalbahn von Zolkiew nach Krystynopol auf die Dauer eines Jahres;

f) dem Karl Lewakowski, Reichsrathsabgeordneten in Lemberg, für eine normalspurige Lokalbahn von Dynow nach Przemysl und von Krzemienna nach Sanok auf die Dauer eines Jahres; endlich

g) dem Bürgermeister Karl von Pohnert in Brüx für eine normalspurige eventuell schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx nach Johnsdorf und von da über Maltheuern, sowie direkt zurück nach Brüx neuerlich auf 6 Monate verlängert.

Die gefahrlose Anwendung der als Signalmittel im Eisenbahn-Betriebsdienste gebräuchlichen Knallkapseln.

Eine Bahnverwaltung hat die Aufmerksamkeit des K. K. Handelsministeriums auf die Gefahr gelenkt, welche bei der Verwendung der gegenwärtig gebräuchlichen Knallkapseln

dadurch entstehen kann, dass deren Splitter noch in einer Entfernung von 60 m Personen treffen können. Die Direktorenkonferenz wurde mit Erlass vom 27. November d. J. zur Berathung darüber eingeladen, ob diesem Uebelstande nicht durch Anwendung eines verbesserten Verfahrens bei der Anfertigung von Knallkapseln, nämlich dadurch zu begegnen wäre, dass bei Verringerung der Menge des Explosivsatzes der einzelnen Kapsel ein möglichst leichtes, zähes und zersplitterndes Umhüllungsmaterial zu verwenden sei. Vorläufig sind folgende Sicherheitsmaassregeln den Exekutivorganen vorzuschreiben: „Auf Wegübersetzungen dürfen Knallkapseln überhaupt nicht gelegt werden. Die bei Wegübersetzungen oder in der Nähe von bewohnten Gebäuden zu legenden Knallkapseln sind in einer Entfernung von mindestens 100 m anzubringen, wenn nicht die örtlichen Verhältnisse eine gefahrlose Anwendung auf kürzerer Distanz gestatten."

Unterscheidbarkeit der Frachtbriefe für den internen Verkehr.

In der Eisenbahnenquete wurden u. a. auch die Bahnverwaltungen zur Aeusserung darüber eingeladen, ob die Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut im internen Verkehr durch einen lichten Farbenton so vortheilhaft wäre, dass eine Preiserhöhung hierfür sich rechtfertigen liesse. Die Bahnverwaltungen haben sich nun deshalb dagegen ausgesprochen, weil die Frachtbriefe für den internen Verkehr sich ohnehin von jenen für den internationalen Verkehr schon durch ihre Form deutlich unterscheiden; zudem würde ein sehr lichter Farbenton bei künstlicher Beleuchtung ein unterscheidendes Kennzeichen nicht bieten, dagegen ein tieferer Farbenton schädliche Wirkungen für das Auge üben. Infolge dieser Aeusserung hat das K. K. Handelsministerium von der Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut durch einen lichten Farbenton Umgang genommen.

Beförderung von frischem Talg oder Unschlitt zur Bereitung von Kunstbutter.

Gemäss einer Vereinbarung zwischen den beiderseitigen Handelsministerien wird „frischer (zur Bereitung von Kunstbutter bestimmter) Talg oder Unschlitt" vom 1. Januar 1895 ab auch bei Verpackung in Körben als Stückgut unter Kautelen, welche die Beschädigung mitverladener Güter ausschliessen, vorläufig versuchsweise zum Eisenbahntransporte zugelassen. Was die zu schaffenden Kautelen anbelangt, so werden analoge Verfügungen wie rücksichtlich jener Güter zu treffen sein, welche dem schnellen Verderben unterliegen und durch ihren Verderb die Beschädigung mitverladener Güter veranlassen können. Die eventuelle Ergänzung des Eisenbahn-Betriebsreglements durch Aufnahme der obigen Bestimmung in einen Nachtrag wird einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Der Ungarisch-Rumänische Anschluss über den Ghymespass.

Nachdem der Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Szekler Bahnen (s. Nr. 100 S. 939 d. Ztg.) wegen der anderweitigen Verhandlungen des Ungarischen Parlamentes nicht so bald Gesetzeskraft erlangen dürfte, so hat der Handelsminister v. Lukács die Verfügung getroffen, dass sofort die Vorbereitungsarbeiten zum Ghymestunnel begonnen werden. Der Ungarische Staat hat nämlich die internationale Verpflichtung übernommen, den Anschluss über Ghymes bis zum Herbst des Jahres 1897 fertig zu stelleu. Dies ist aber bei den ausserordentlich schwierigen Terrainverhältnissen nur dann möglich, wenn die Arbeiten, insbesondere für den Tunnel, unverzüglich in Angriff genommen werden. Bei Ghymes muss nämlich ein Tunnel in der Länge von 1 100—1 200 m gebaut werden; derselbe wird der längste der Ungarischen Tunnels sein.

Auch im Finanzausschusse des Ungarischen Abgeordnetenhauses äusserte sich der Handelsminister bei der Debatte über die Szekler Bahnen, dass die internationale Konvention auch von Seite Rumäniens angenommen wurde; ehe die Ungarische Regierung in die Frage der faktischen Sicherung des Anschlusses eintrat, erhielt sie von Seite der Rumänischen Regierung die Zusicherung, dass der vertragsmässig übernommenen Verpflichtung auch von Rumänischer Seite Genüge geschehen werde, damit die Anschlüsse bis Ende 1897 fertig seien. Es sei nicht mehr an der Zeit zu diskutiren, ob der Tölgyeser oder der Ghymeser Anschluss ausgebaut werde. Die Gesetzgebung habe hierüber schon entschieden, und man stehe einer internationalen Verpflichtung gegenüber, der man nachkommen müsse.

Die Gütertarife der Ungarischen Eisenbahnen.

Die Tarifkommission der Ungarischen Eisenbahnen hielt unter dem Vorsitze des Handelsministers eine Sitzung, in welcher verschiedene wichtigere Verkehrs- und Tariffragen verhandelt wurden. Der Handelsminister wünschte, dass die Begünstigungen in erster Linie aus wirthschaftlichen Gesichtspunkten beurtheilt werden, und sofern sich noch andere Verkehre ergeben, welche über die vorgeschlagenen Begünstigungen hinaus einer Unterstützung bedürfen, möge die Kommission geeignete Vorschläge machen. Der Handelsminister verwies ferner darauf, wie ungerechtfertigt die Vorwürfe seien, als ob die Tarifpolitik der Ungarischen Staatsbahnen nur die Interessen des Handels einseitig wahrnehme und diejenigen der Landwirthschaft vernachlässige. Ebenso unzutreffend sei der Vorwurf, dass die Tarife und die Tarifbegünstigungen mit den von Fall zu Fall eintretenden Bedürfnissen und Konjunkturen keinen Schritt halten. Aus dem Verzeichnisse der Begünstigungen gehe klar hervor, dass die landwirthschaftliche Produktion in zahlreichen Relationen durch weitgehende Tarifbegünstigungen unterstützt werde, wobei allerdings alle wichtigen wirthschaftlichen Interessen mit gleichem Maasse und mit entsprechender Umsicht behandelt werden. Das vorgelegte Verzeichniss enthält 454 Begünstigungen, wovon 251 auf die Linien der Ungarischen Staatsbahnen, 23 auf die Linien der Kaschau-Oderberger Bahn und 180 auf die von den Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Lokalbahnen entfallen. Der weitaus grösste Theil derselben war auch schon im Vorjahre in Wirksamkeit. Die Zahl der neu aufgenommenen Begünstigungen beträgt 184. Die Tarifkommission beschäftigte sich namentlich mit den letzteren. Es fanden sich darunter zahlreiche Tarifpositionen sowohl im Lokal- wie im Aussenverkehr, welche sich auf den Transport der wichtigsten Artikel bezogen, namentlich für Knochen, Wolle, Zuckerrüben, Milch, Käse, Eier, Hühner, Hornvieh, Metall, Holz, Obst, Gemüse, Futterstoffe und insbesondere für Getreide. Alle jene Begünstigungen, die bisher in der Konkurrenz des Wasserwegs gewährt wurden und die sowohl die Befriedigung der geschäftlichen Interessen der Staatsbahnen als auch der landwirthschaftlichen Interessen bezwecken, wurden auch für das nächste Jahr unverändert aufgenommen. Eine längere Debatte entspann sich über die Begünstigungen für die Mehlausfuhr nach Brasilien und England. In Bezug auf die Einzelheiten dieser Begünstigungen konnte kein endgültiger Beschluss gefasst werden, allein es kam die Anschauung zum Durchbruche, dass diese Ausfuhrbegünstigungen erneuert werden müssen, allerdings unter der Voraussetzung, dass sich die Mühlen verpflichten, ihren Betrieb nicht zu vermindern, so lange ihnen die Tarifbegünstigungen gewährt werden.

Gemeinschaftliche Direktorenkonferenz in Wien.

Ueber die wichtigeren Verhandlungen dieser am 13. d. Mts. abgehaltenen Konferenz entnehmen wir dem „Tarifanzeiger" folgendes:

a) Die Differenz zwischen den Beschlüssen der Oesterreichischen und der Ungarischen Eisenbahnenquete wurden in Verhandlung gezogen, konnten aber noch nicht vollkommen ausgeglichen werden.

b) Die von mehreren Handelskammern gestellten Anträge wegen Ausschliessung von Artikeln aus der Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Güter, wurden dem Tarifkomitee zur Beschlussfassung in der am 14. Februar 1895 in Wien abzuhaltenden nächsten Konferenz zugewiesen.

c) Die Verwahrung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gegen die Sistirung der Güteraufnahme seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft anlässlich der diesjährigen Manöver wurde gütlich ausgetragen und trägt diese Gesellschaft alle Folgen.

d) Die Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen beantragte eine Ergänzung des Transportübereinkommens rücksichtlich der endgültigen Austragung der Regressfrage in jenen Fällen, wo infolge unterbliebener oder verspäteter Anzeige eines Ablieferungshindernisses seitens der Eisenbahn eine Entschädigung an die Partei geleistet werden muss. Der Antrag wurde dem Uebereinkommenkomitee überwiesen.

Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im November d. J.

In jenem Monate haben die Oesterreichischen Staatsbahnen bei einer Einnahme von 7 357 622 fl. eine Mehreinnahme von 151 221 fl. erzielt. Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende November d. J. wird eine Gesammteinnahme von 79 294 220 fl. ausgewiesen, was gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres einem Mehr von 5 506 010 fl. entspricht.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die neue Ministerkrise in Ungarn, welche trotz der nun erfolgten Sanktion des Civilehe-Gesetzes einen Personenwechsel in der Regierung voraussichtlich herbeiführen wird, bewirkte ein Zurückhalten der Spekulation, welche durch die schon vor den Weihnachtsfeiertagen eingetretene Geschäftsstille und dem knappen Geldstand zum Jahresultimo noch mehr begründet wurde. Indessen erfreuten sich doch, infolge der günstigen Kalkulationen über die Jahreserträgnisse mehrerer Bahnen deren Aktien einer besseren Meinung. So ver-

folgten eine steigende Richtung: Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3481), Nordwestbahn (245,50), Staatsbahn (393), Aussig-Teplitzer Bahn (1800), Böhmische Westbahn (408,50), Lemberg-Czernowitzer Bahn (293) und Südnorddeutsche Verbindungsbahn (206,50). Fest behaupteten sich: Böhmische Nordbahn (313) und Südbahn (106), letztere, weil die in Budapest und Wien fortgesetzten Verstaatlichungsverhandlungen zwischen den Vertretern beider Regierungen ein günstiges Ergebniss in Aussicht stellen. Etwas matter verblieben: Elbethalbahn (273,50) und Kaschau-Oderberger Bahn (194). Von Prioritäten waren wegen der bevorstehenden Umwandlung die 5 % der Staatsbahn (135,75) und die 5 % der Ungarisch-Galizischen Bahn (107,70) beachtet. Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass die Oesterreichische Staatsschuldenkasse angewiesen wurde, die am 2. Januar 1895 fälligen Kupons der einheitlichen Silberrente, wie auch der in Silber und Noten verzinslichen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen und der Eisenbahn-Prioritätsobligationen vom 18. d Mts. angefangen ohne Abnahme von Eskomptezinsen einzulösen.

Aus England.

Tagung der Vereinigung Britischer Eisenindustrieller.

Die letzte Sitzung der Iron Trade Association fand kürzlich in Glasgow statt. In derselben kam die Sprache auf die ungünstige wirthschaftliche Lage und den der Englischen Industrie von Seiten Belgiens und Deutschlands gebotenen Wettbewerb in Ländern, die bisher von England bedient wurden, besonders Indien. Auf der Tagesordnung standen die folgenden Punkte: Vergleichung zwischen Bahn- und Wasser-Frachtsätzen; Arbeitszeit und Kosten der Arbeit; Kleinbahnen für Ackerbaubezirke; die Erzeugung von Roheisen und neue Verwendungszwecke für Eisen und Stahl. Der Vorsitzende theilte folgende Uebersicht über die Roheisengewinnung in verschiedenen Ländern mit (in Tonnen):

	1871	1882	1893
Grossbritannien. .	6 627 000	8 493 287	6 829 841
Vereinigte Staaten	1 720 000	5 178 121	7 124 502
Deutschland . . .	1 278 000	3 469 719	4 700 000
Andere Länder . .	2 158 000	4 180 572	4 585 000
zusammen . .	11 783 000	21 321 699	23 239 343

1871 erzeugte Grossbritannien die Hälfte alles Roheisens überhaupt; 1882 dagegen nur 40 % und 1893 nur ein Viertel. Die Erzeugung nahm sowohl absolut als im Verhältniss zu den anderen Ländern ab. Der Vorsitzende sieht den Grund hierfür in dem verstärkten Wettbewerb anderer Länder und hält die folgende anderweit aufgestellte Begründung für zutreffend, welche feststellt, dass der Rückgang zurückzuführen ist auf:

1. die niedrigeren Löhne, welche auf dem Festland gezahlt werden;
2. die niedrigeren Ausfuhrfrachten zu Land und zu Wasser;
3. den höheren Nutzen, welchen infolge des Einfuhrzolles die Deutschen Fabrikanten im Inlande erzielen können, wofür sie dann in den Stand gesetzt sind, auf den fremden Märkten sich mit wenig oder gar keinem Nutzen zu begnügen.

Mit Bezug auf den ersten Punkt wurde angeführt, dass die Löhne in England mindestens 50 % höher sind als auf dem Festlande. Hinsichtlich des zweiten Punktes wurde ausgeführt, dass die Fracht von Düsseldorf nach London niedriger ist als vom Birminghamer Bezirk nach London und dass im allgemeinen sowohl Deutschland als Belgien für die Herbeischaffung der Rohmaterialien für die Fabrikation und die Ausführung der Produkte nach den Märkten weniger zu bezahlen scheinen als die Engländer. Einer der Redner gab seiner Meinung Ausdruck, dass die Englischen Eisenbahnfrachten in der letzten Zeit nicht höhere geworden seien, während Jeans, der bekannte Statistiker, Sekretär der Gesellschaft, in einer Schrift „Neueste Gesetzgebung mit Bezug auf die Eisenbahntarife und Güterklassifikation“ zeigte, dass eine Erhöhung der Frachtsätze infolge Umklassifizirung von Gegenständen stattgefunden hat.

Die schlimmsten Vorwürfe wurden aber gegen die Britischen Dampferlinien erhoben, die weniger Fracht von Antwerpen als London aus erheben. Da eine der Linien, die Peninsular & Oriental, wie angeführt wurde, täglich über 20 000 ℳ Zuschuss erhält, so scheint es um so unberechtigter, wenn sie für Belgisches Eisen nur 10 ℳ Fracht bis nach Indien erhebt, während sie von London nahezu 16 ℳ berechnet. Jedoch ist denkbar, dass hierbei geschäftspolitische Erwägungen maassgebend sind, da beabsichtigt sein kann, gegen eine von Hamburg ausgehende Deutsche Linie sich zu wehren, welche Antwerpen anläuft. Währenddem streicht Belgien, welches nach Indien nahezu soviel Eisen wie England, und 53 % Stahl schickt, während England nur 37 % liefert, den Nutzen dieses Wettstreites ein. Das ergibt einen Schaden von 5,5 %. Nach einem der Versammlung mitgetheilten Ueberschlage stellen sich die Verhältnisse unter Berücksichtigung der höheren Eisenbahntarife so: „Die Seefracht beträgt 5,75 ℳ, die Eisenbahnfracht 8,50 ℳ — zusammen 14,25 ℳ —, welche die Britischen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsgesellschaften von den Englischen Eisenproduzenten für die Tonne ausgeführten Eisens erhalten und wenn diese Missverhältnisse nicht beseitigt werden, wird die Ausfuhr Englischen Eisens nach Indien nach und nach mit unzweifelhafter Sicherheit aufhören.“

Urtheile.

Ueber die Verpflichtung des Hausbesitzers zur Beleuchtung des Flurs und der Treppen. Aus den Entscheidungsgründen: Ein Rechtssatz, welcher einem Hausbesitzer, der Wohnungen in seinem Hause vermiethet, im öffentlichen Interesse die Verpflichtung auferlegt, die Zugänge zu den Miethwohnungen während der allgemeinen Verkehrszeiten zu beleuchten, existirt nicht.

Dagegen kann es bei grösseren Häusern, in denen eine Anzahl Miethwohnungen vorhanden sind, und in welchen namentlich in den grossen Städten auch des Abends nach eingetretener Dunkelheit die Zugänge und Treppen nicht bloss von den Miethern und deren Hausgenossen, sondern auch von Fremden vielfach betreten werden, im Interesse der öffentlichen Sicherheit geboten sein, dass für eine genügende Beleuchtung derartiger Räume gesorgt wird. In solchen Fällen, in denen, wie man es ausgedrückt hat, ein Verkehr in dem Hause eröffnet ist, kann sich für den Hauswirth aus den Umständen eine Zwangspflicht zur Beleuchtung im Sinne des § 9 Theil I Titel 6 des Allgemeinen Landrechts ergeben, deren Vernachlässigung ihn haftbar macht für den dadurch entstandenen Schaden.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 12. Februar 1894 in Sachen D. w. Z.)

Verzicht eines bei der Verstaatlichung in den Staatsdienst übernommenen Beamten einer Privat-Eisenbahngesellschaft auf die Ansprüche an die Pensionskasse dieser Eisenbahn. Anfechtung des Verzichts. Aus den Entscheidungsgründen: Da eine Verpflichtung des Staates, die Gesellschaftsbeamten in den Staatsdienst zu übernehmen, nicht bestand, war der Staat befugt, die Uebernahme an Bedingungen zu knüpfen. Andererseits stellt sich das nach dem Statute geordnete Verhältniss der Betheiligten zur Pensionskasse, wie auch der Kläger anerkennt, als ein rein privatrechtliches dar, sodass es im Wege des Vertrages anderweit geregelt werden konnte. Wenn unter diesen Umständen der Staat sich zur Uebernahme des Klägers in den Staatsdienst unter Einräumung der damit für den Kläger verbundenen Vortheile bereit erklärte und als Gegenbedingung von dem Kläger die theilweise Aufgabe seines statutenmässigen Pensionsanspruchs gegen die Pensionskasse verlangte und der Kläger dieses Anerbieten annahm, so ist ein erlaubtes Rechtsgeschäft zustande gekommen, das für beide Theile rechtsverbindlich ist.

Die Annahme des Berufungsrichters, dass die Eisenbahndirektion im gegenwärtigen Falle zur Vertretung der Pensionskasse legitimirt gewesen sei, ist zutreffend. Der § 16 des Statuts bestimmt, dass die Pensionskasse von einem Kuratorium verwaltet werde, und enthält weiter Vorschriften über die Organisation des Kuratoriums. Es ist nun zwar entgegen den Ausführungen des Berufungsrichters anzunehmen, dass die Thätigkeit des Kuratoriums nicht eine rein verwaltende, sondern auch eine verfügende gewesen ist, nämlich soweit es sich um die Feststellung der Ansprüche der Mitglieder der Kasse innerhalb des Rahmens des Statuts gehandelt hat. Dies erhellt insbesondere aus § 8 Nr. 2 Abs. 2 des Statuts, wo bestimmt ist, dass ausnahmsweise einem unfreiwillig entlassenen Beamten durch Beschluss des Kuratoriums die volle Pension bewilligt werden könne, sowie daraus, dass § 16 einen Instanzenzug gegen die von dem Kuratorium getroffenen Entscheidungen anordnet. Es ist jedoch in § 16 weiter festgesetzt, und hierauf legt das Berufungsgericht mit Recht das entscheidende Gewicht, dass die Kasse nach aussen hin durch das Direktorium vertreten werde. Dieser Festsetzung gibt das Berufungsgericht — ohne erkennbaren Rechtsirrthum — die Deutung, dass das Direktorium der Gesellschaft das Willensorgan der Pensionskasse gewesen sei, ihm also die Vertretung der Kasse in allen Fällen zugestanden habe, in denen, abgesehen von der Feststellung der Ansprüche der Mitglieder nach Maassgabe des Statuts, die Wahrnehmung der Rechte der Kasse, sei es einem Dritten oder auch den Mitgliedern der Kasse gegenüber, in Frage gestanden habe. Um einen solchen Fall hat es sich aber bei den in Rede stehenden Vereinbarungen gehandelt. Nach dem Verstaatlichungsvertrage ist nun die Ausübung der statutenmässigen Rechte des Direktoriums der Gesellschaft auf

die zur Verwaltung der Bahn eingesetzte Königliche Behörde, d. i. die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg, übergegangen. Der Kläger hat daher den fraglichen Verzicht auf seine Ansprüche aus der Pensionskasse der zu deren Vertretung legitimirten Behörde gegenüber, also rechtswirksam abgegeben.

(Urtheil des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 27. September 1894 in Sachen D. w. Pensions- und Unterstützungskasse ehemaliger Beamten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.)

Bücherschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben vom Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Verlag von Julius Springer in Berlin N.

Im Dezemberheft sind folgende Veröffentlichungen enthalten: Die Kleinbahnen in Preussen (1. Nachweisung der Kleinbahnen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September Erweiterungen oder Aenderungen erfahren haben, 2. Nachweisung der in Preussen auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1882 in demselben Zeitabschnitt genehmigten Kleinbahnen). — Die Gesetzgebung über Nebenbahnen und Kleinbahnen in Frankreich. (Schluss). Vom Geh. Oberregierungsrath Dr. A. v. d. Leyen. — Die Kleinbahn im Kreise Znin. Vom Regierungs- und Baurath Buchholtz in Posen.

Ausserdem enthält das Heft noch: Gesetzgebung und Kleine Mittheilungen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Zeitweise Sistirung der Aufnahme von nach Fiume bestimmten Massengütern.

Die Direktion der Kön. Ung. Staatsbahnen war bemüssigt wegen der in den letzten Tage in Station Fiume mangels genügender Abfuhr der Güter zur See wiederholt eingetretenen Waarenanstauung die Aufnahme von Massengütern zur Beförderung nach der genannten Station von 21. d. Mts. ab bis auf weiteres abermals einzustellen.

Während dieser Zeit geschieht die Uebernahme der Güter bis zur thunlichen Abtransportirung im Sinne des § 55 resp. dessen Absatz 3 des Betriebsreglements.

Budapest, am 20. Dezember 1894. (3024)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Deutsch-Nettkow für den Güterverkehr. Am 2. Januar k. J. wird der zwischen Rädnitz und Rothenburg a/O. belegene Haltepunkt Deutsch-Nettkow als Haltestelle auch für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist diese Haltestelle nicht geeignet. Bis zur Aufnahme in die nächsten Tarifnachträge erfolgt die Frachtberechnung im Binnenverkehr sowie im Wechselverkehr mit den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen nach den durch Anstoss von 7 km an Rädnitz oder Rothenburg a/O. sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle bezw. nach den für die allgemeinen Ausnahmetarife bestehenden besonderen Kilometer-Tariftabelle. Die Ausnahmesätze für Oberschlesische Steinkohlen und Koks enthält der Nachtrag 7 dieses Ausnahmetarifs.

Breslau, den 19. Dezember 1894. (3025)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau - Pfälzischer Güterverkehr. Zum vorbezeichneten vom 1. April 1889 kommt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 der Nachtrag 9 zur Ausgabe, enthaltend Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Pfälzische Station Hettenleidelheim, sowie einige Ergänzungen und Aenderungen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (3026)

Frankfurt a/M., den 19. Dezember 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-Deutscher Güterverkehr. (Ueber Belgien.) Am 1. Januar 1895 tritt zum Verbands-Gütertarif Theil I für den Französisch - Deutschen Güterverkehr über Belgien vom 1. Februar 1893 der Nachtrag II in Kraft. Durch denselben wird dem Theile I die Bezeichnung „Abtheilung A“ beigelegt und ausserdem eine Aenderung der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement herbeigeführt.

Der Nachtrag ist kostenfrei von den Besitzern des Haupttarifs durch unsere Drucksachenverwaltung zu beziehen.

Am gleichen Tage wird der Verbands-Gütertarif Theil I Abtheilung B, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und Nebengebührentarif zu den gemäss unseren Bekanntmachungen vom 20. und 25. November d. J. am 1. Januar 1895 zur Einführung gelangenden neuen Tarifen für den seitherigen Bereich des Rheinisch-Westfälischen Verkehrs mit der Französischen Nordbahn in Wirksamkeit gesetzt. Durch denselben werden der Rheinisch-Französische und der Rheinisch - Köln - Minden - Belgisch - Französische Gütertarif Heft I und II vom 1. Februar 1880, sowie der Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französische Gütertarif vom 1. Februar 1880 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Der Tarif ist zum Preise von 0,75 ℳ pro Exemplar von unserer Drucksachenverwaltung zu beziehen.

Köln, den 18. Dezember 1894. (3027)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Verband. Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. im Verkehre zwischen Hüningen, Lauterburg Hafen, Mülhausen i/E., Mülhausen Nord, Strassburg Centralbahnhof und Strassburg Neudorf einerseits und den Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits, vom 15. Juli 1894, ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 der I. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich abgegeben wird, enthält Frachtsätze für die Stationen der Strecken Zürich-Meilen - Rapperswil, sowie Etzweilen-Feuerthalen der Schweizer. Nordostbahn und die Stationen der Sihlthalbahn, ferner Taxänderungen im Verkehre mit den Stationen Kaltbrunn-Benken, Rapperswil, Schännis, Schmerikon und Uznach.

Karlsruhe, den 20. Dezember 1894. (3028)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. Januar 1895 wird die Station Belfeld der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft mit den im Heft 1 der Ausnahmetarife vom 1. Januar 1889 für die Beförderung von Steinkohlen etc. für die Station Reuver bestehenden Frachtsätzen in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Köln, den 19. Dezember 1894. (3029)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neuaufgenommene Station Hettenleidelheim der Pfälzischen Eisenbahnen, sowie Entfernungen für die neuaufgenommene Station Beckstetten der K. Bayer. Staatseisenbahnen, ferner Ergänzungen und Berichtigungen.

München, im Dezember 1894. (3030)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Vom 1. Februar 1895 finden für Petroleumsendungen in Ladungen von 5 000 kg für den Wagen im Verkehr von den Stationen Gustavsburg, Mainz Centralbahnhof und Mainz Hafen nach Hanau Ost- und Westbahnhof nicht die Frachten der Klasse A 2, sondern diejenigen der Klasse A 1 Anwendung.

Mainz, den 20. Dezember 1894. (3031)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Ab 1. Januar 1895 gelangen für die Beförderung von hydraulischem Kalk (Romancement) ab Kufstein und Kiefersfelden nach Hütteldorf-Hacking und Weidlingau - Hadersdorf Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, den 15. Dezember 1894. (3032)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Januar 1895 tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen unseres Bezirks nach Stationen der westlichen Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen usw. vom 1. November 1892 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen Breznitz, Klattau, Klein-Schwechat, Mnichowic-Stranschic und Unzmarkt der K. K. Oesterreich. Staatsbahnen. Rakonitz und Rusin der Buschtêhrader Eisenbahn und Leoben der Südbahn. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 19. Dezember 1894. (3033MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn usw. In dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr sind auf Seite 75 mit Gültigkeit vom 15. Januar 1895 die nachbezeichneten Frachtsätze aufzunehmen:

Von	Emmagrube		Beatenglück-, Hoym- und Redengrube		Czernitz, Charlotte-grube	
nach Station	Frachtsätze für 100 kg in Hellern					
	zu a	zu b	zu a	zu b	zu a	zu b
Friedek-Mistek.	55,4	55,8	56,6	57,2	57,4	57,8

Bis auf weiteres kommen die zu b angegebenen Frachtsätze zur Erhebung.
Breslau, den 21. Dezember 1894. (3034)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Am 1. Februar 1895 tritt der Nachtrag VI zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher eine Zusammenfassung der seitherigen Ausnahmetarife 4c und 4d für Rüben des Spezialtarifs III usw. enthält. Für einige in diesem Ausnahmetarif genannte Artikel wird die Fracht nach dem Ladegewicht berechnet. Der Ausnahmetarif für Staubkalk ist durch Aufnahme der Station Diez, sowie der Stationen der Kerkerbachbahn ergänzt
Frankfurt a/M., den 19. Dez. 1894. (3035)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Januar 1895 in Kraft tretenden Tarifnachtrag XIII werden die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen, sowie der Anhang zum Tarif abgeändert und ergänzt.
Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I2 genehmigt worden. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.
Erfurt, den 18. Dez. 1894. (3036)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von Kleinvieh in Wagenladungen im Badisch-Württembergischen Verkehr können vom 20. Dezember l. J. ab bis auf weiteres in jederzeit widerruflicher Weise auf Verlangen der Versender anstatt gedeckter Wagen doppelbödige Wagen, sofern solche zur Verfügung stehen, unter Anrechnung der Fracht für einbödige Wagen auch dann gestellt werden, wenn nur der untere Boden beladen wird und zwar auch in solchen Fällen, in welchen einbödige Wagen verfügbar sind.
Karlsruhe, den 19. Dez. 1894. (3037)
Generaldirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Theil II Heft 1 und 3.) Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1895 gelangen für den Verkehr der Stationen der
K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), sowie der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) nachstehende Tarifhefte zur Einführung:
1. Theil II Heft 1 für den Verkehr mit Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen und der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.
2. Theil II Heft 3 für den Verkehr mit Stationen der
Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der K. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. (Linien des K. Eisenbahn-Betriebsamtes Wiesbaden und des K. Eisenbahn-Betriebsamtes Frankfurt a M. südlich Fulda [eingeschl.]) und der K. Eisenbahn - Direktion (linksrh.) in Köln (Linien: Bingerbrück-Saarbrücken-Konz-Trier l. M.-Pünderich, Perl-Karthaus-Blankenheim und Wilwerdingen-Sourbrodt nebst Abzweigungen).
Der Preis jedes einzelnen Tarifheftes beträgt 1,50 ℳ.
Gleichzeitig mit den neuen Tarifen gelangen Anhänge zu denselben zur Einführung, welche Kursdifferenzen enthalten. Diese Kursdifferenzen sind bis auf weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen der Tarife abzuziehen. Der Preis für den Anhang zu Theil II Heft 1 beträgt 0,70 ℳ und für den Anhang zu Theil II Heft 3 0,60 ℳ für das Stück.
München, im Dezember 1894. (3038)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1895 wird der Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von rohen Kalksteinen und Kalksteinschotter in Ladungen von je 10000 kg für die Frachtbriefsendung und den Wagen im Verkehr zwischen Steinsfurth und Mannheim von 0,18 ℳ auf 0,17 ℳ für 100 kg ermässigt.
Karlsruhe, den 19. Dezember 1894. (3039)
Generaldirektion.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 29. November d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die Aufhebung des Tarifheftes 2 für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr bezw. die Ausgabe eines neuen Tarifheftes 2 für diesen Verkehr erst am 1. Februar 1895 erfolgen wird.
Breslau, den 24. Dezember 1894. (3040)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. wird die Station Euskirchen in den Tarif vom 15. April 1893 aufgenommen. Ferner treten Aenderungen in den Bestimmungen über die von der Deutschen Levantelinie besorgten Versicherung und in den Frachtverhältnissen der Artikel eiserne Splinte, Metallpatronen, Zündhütchen und Zündschnüre ein.
Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.
Altona, den 25. Dezember 1894. (3041)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 25. d. Mts. ab wird die Station Kirchen des Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 8a für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:
Von Kirchen nach
Lübeck . . . . . 1,03 ℳ für 100 kg
Rostock F. F. u. Ll. 1,24 „ „ 100 „
Köln, den 23. Dezember 1894. (3042)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehr der Badischen Staatseisenbahnen mit der Nebenbahn Krozingen-Staufen - Sulzburg sind mit Wirkung vom 22. Dezember l. J. und im Verkehr mit der Nebenbahn Haltingen-Kandern mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung Transitfrachtsätze für die Beförderung von Stückgütern und Wagenladungen in der Weise erstellt worden, dass die Abfertigung zunächst auf die Uebergangsstationen Krozingen bezw. Haltingen und von da nach der Bestimmungsstation unter Abzug je einer halben Expeditionsgebühr von den bezüglichen Frachtsätzen stattfindet. Mit dieser Maassnahme werden annähernd die gleichen Frachtvortheile wie bei der direkten Abfertigung geboten.
Exemplare der bezüglichen Bestimmungen können von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.
Karlsruhe, den 19. Dez. 1894. (3043)
Generaldirektion.

Direkter Güterverkehr von Deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa transito. Am 1. Januar 1895 tritt der fünfte Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen, gültig vom 1. Januar 1893, in Kraft.
Der Nachtrag enthält:
1. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 A, B und C für Eisenwaaren, Façon- und Roheisen etc. an Stelle des durch unsere Bekanntmachung vom 10. v. Mts. II d 2669 E vom 1. k. Mts. ab aufgehobenen gleichnamigen Ausnahmetarifs.
2. Einen neuen Ausnahmetarif für Eisenbahn - Personen- und Güterwagen, Lokomotiven und Tender, Pferdebahnwagen und Wagen für elektrische Bahnen.
3. Berichtigungen.

Einzelne Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten diesseitigen Dienststellen sowie bei der unterzeichneten Direktion unentgeltlich zu haben.
Bromberg, den 22. Dezember 1894 (3044)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen Am 1. Januar 1895 treten für die nachgenannten schmalspurigen Eisenbahnlinien in Kraft:
1. neue Tarife für die Beförderung von Gütern, Leichen und lebenden Thieren auf den schmalspurigen Eisenbahnen:
Grünstädtel-Oberrittersgrün,

Hainsberg-Kipsdorf,
Potschappel-Wilsdruff,
Klotzsche-Königsbrück,
Radebeul-Radeburg,
Zittau-Markersdorf,
Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf,
Müglitzthal-Eisenbahn,
Mülsengrund-Eisenbahn,
Pressnitzthal-Eisenbahn,
Wilischthal - Eisenbahn nebst Zweiglinie Oberherold-Thum;

2. ein neuer Anhang zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern, Leichen und lebenden Thieren auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Zittau - Markersdorf und Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf.

Durch die neuen Tarife und den Anhang wird die Beförderung von Leichen auf den genannten Linien allgemein zugelassen.

Die Tarifsätze für die Beförderung von Gütern usw. sind bis auf geringfügige Ausnahmen gegen bisher nicht geändert. Den eintretenden Erhöhungen stehen auch Ermässigungen gegenüber. Insoweit aber Frachterhöhungen eintreten, erlangen solche erst vom 15. Februar 1895 an Gültigkeit.

Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Abdrücke von diesen Druckschriften können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 22. Dezember 1894. (3045)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Tirol - Vorarlberg - Südwestdeutscher Güterverkehr. Im Nachgange zu unserer Bekanntmachung vom 21. November 1894 wird bekanntgegeben, dass die im neuen Tarife enthaltenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden sind.

Karlsruhe, den 19. Dez. 1894. (3046)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1895 gelangen für die Beförderung von Petroleumnaphta (Benzin aus Petroleum destillirt) bei Aufgabe von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Aschaffenburg	Nach Würzburg
	für 100 kg in Mark	
Mähr. Ostrau . .	3,38	2,91
Oderberg	3,39	2,92

München, im Dezember 1894. (3047)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm - Luxemburg - Bahn. Am 1. Januar 1895 gelangt zum Ausnahmetarif für den bezeichneten Verkehr (Kohlentarif Nr. 9) der Nachtrag III zur Ausgabe. Der Nachtrag enthält:

1. Aenderung der Beförderungsbestimmungen;
2. Tarifkilometer für die Reichsbahnstationen Biblisheim und Kogenheim;
3. Entfernungen für Endorf in Lothringen;
4. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr von Kochern und Spittel nach Saargemünd (Reichsbahn).

Der Nachtrag wird, soweit der Vorrath reicht, an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 24. Dezember 1894. (3048)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 gelangt zum Tarif für den bezeichneten Verkehr der Nachtrag VI zur Ausgabe.

Der Nachtrag enthält:

I. Aenderung der Besonderen Tarifvorschriften;
II. Aenderung eines Stationsnamens;
III. Ergänzung der Vormerkungen zum Kilometerzeiger;
IV. Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Hettenleidelheim und Speyer-Hafen;
V. Aufnahme der Station Ludwigshafen-Giuliniwerk;
VI. Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 6;
VII. Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 10;
VIII. Berichtigung.

Verkaufspreis des Nachtrags 0,10 *M.*

Köln, den 24. Dezember 1894. (3049)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Westdeutscher Seehafen - Ausnahmetarif. Für Papier (wie unter Pos. 4 des Artikels „Papiere" im Deutschen Eisenbahn - Gütertarif, Theil I unter Spezialtarif I genannt) von Basel nach den im Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarif genannten Hafenstationen zur Ausfuhr nach überseeischen Ländern kommen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 die Sätze des Spezialtarifs I bezw. der Klasse A 2 als Ausnahmesätze zur Anwendung.

Hannover, den 23. Dez. 1894. (3050)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1895 tritt für die Beförderung von Papier aller Art aus der Schweiz in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von den Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut nach Mannheim mit der Bestimmung nach dem Zollausland ein Ausnahmetarif in Höhe der Frachtsätze der Klasse A 2 und des Spezialtarifs I in Kraft. Die Frachtsätze werden im Rückvergütungswege gewährt und sind für die Anwendung derselben die Bestimmungen des § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I maassgebend. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Karlsruhe, den 22. Dezember 1894. (3051)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Verband. Mit 1. Januar 1895 wird die Station Friedrichsthal (Eisenbahn - Direktionsbezirk Köln linksrh.) in den Ausnahmetarif Nr. 13 (für Düngemittel) der Tarifhefte II F und III F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln linksrheinisch und Stationen der Ostschweizerischen Verwaltungen) einbezogen. Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 2 Cts. für 100 kg an die für Dudweiler bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 13.

Ferner treten mit dem 1. Januar 1895 in den Frachtsätzen des A.-T. Nr. 13 (Düngemittel) zwischen Biberich Rheinbahnhof, Gustavsburg, Mannheim Bad. Bahn, Mannheim Neckarvorstadt und Ludwigshafen a/Rh. einerseits und einigen östlichen Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits (Tarifhefte III C und III G) kleine Ermässigungen ein.

Nähere Auskunft ertheilt unser Güter-Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 21. Dezember 1894. (3052)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Pfälzisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 gelangt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag IV zur Ausgabe.

Stuttgart, den 24. Dezember 1894. (3053)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Obstverkehr mit Belgien und den Niederlanden. Die laut Bekanntmachung vom 4. Mai d. J. für frisches Obst und frische Nüsse, sowie für neue leere Obstkörbe im Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen, Rheinisch - Westfälisch - Belgischen, Niederländisch- und Belgisch - Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehr, sowie im Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. bis Ende Dezember d. J. gewährten Frachtermässigungen werden bis zum 15. Mai 1895 ausgedehnt.

Köln, den 27. Dezember 1894. (3054)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. Papiersendungen von Basel nach den Niederländischen Hafenstationen werden bei Aufgabe von 5 000 kg bezw. 10 000 kg mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs A 2 bezw. I befördert.

Köln, den 26. Dezember 1894. (3055)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1895 treten die Nachträge X zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifs, Theil II vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ermässigungen der Verzeichnisse über die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, sowie der nicht tarifirten Belgischen Stationen, Aufnahme der Stationen Querfurt und Wissen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Ebersdorf b. Coburg der Werraeisenbahn und Berbersdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen in die allgemeinen Tarifklassen und die Ausnahmetarife für Holz, Aufnahme der Stationen Franzensbad und Voitersreuth in den Ausnahmetarif 19 für Kartoffeln usw., anderweitige Benennungen Belgischer Stationen, sowie Berichtigungen, welche, soweit sie Frachterhöhungen einschliessen, erst am 15. Februar 1895 in Kraft treten.

Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen, sowie die Tarifbüreaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Köln, den 27. Dezember 1894. (3056)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. V.)

Nr. 24. Jahrgang 1894. Berlin, am 29. Dezember 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können)
1	A	10	1	Ballen	gefüllt —	51	1	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A	8722	1	„	Betten u. Kleider —	21	2	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
3	A B	I	1	Pack	8 leere Körbe —	—	3	Dortmund Rh.	„	
4	C B	—	1	Kiste	Bilder (Akrobaten) —	14	4	Spandau	K. E.-D. Altona	
5	Ch E E	8346	1	Fass	? —	?	5	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Berlin.
6	C W	—	1	Sack	Holzkohle —	16	6	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
7	D	—	2	Kolli	Ofenthüren —	—	7	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	D B G	1474	1	Bierfass	leer —	28	8	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
9	D R S	4640	1	Kiste	Schaumwein —	28	9	Düsseldorf D.	„	
10	E H C	8	1	Eisenfass	leer —	?	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	
11	E L	1819	1	—	Pflugschaar —	8	11	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
12	F L	7034	1	Kiste	Puppen —	27	12	Aplerbeck	„	
13	F S	11	1	Korb	Suppenkraut —	72	13	Langendreer B.M.	„	
14	G	—	1	—	Gussrohr —	16	14	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
15	G	13	1	—	Ofentheil —	2	15	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
16	G G W	518	1	Kiste	? —	34	16	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
17	G M	—	3	Kolli	eis. Röhren —	30	17	Karthaus	Linksrh. Köln	
18	G N	1	1	—	Kinderwagen —	—	18	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
19	G N	4098	1	Kiste	Flaschen —	9	19	Venlo K. M.	Rechtsrh. Köln	
20	G St	50/51	2	Fässer	leer —	62	20	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
21	G U	—	2	Stück	grosse gusseis. Rohre	240	21	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
22	G W	6033	1	Kiste	leer —	48	22	Kamenz	K. E.-D. Berlin	
23	H B	—	1	Pack	Säcke —	8,5	23	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
24	H K	185	1	Fass	leer —	13	24	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	H S	3	1	Kolli	Pflugschaar —	2	25	Offenbach	„	
26	J	68	1	—	Ofenrohr —	1,5	26	Detmold	K. E.-D. Hannover	
27	J weiss	—	1	—	gusseis. Ofenbein —	1,5	27	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
28	J B C	—	1	Sack	Aepfel —	49	28	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	bezettelt: Pozsony
29	J G	15	1	Pack	Pelze —	9	29	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
30	L	6	1	Stange	Rundeisen —	36	30	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	Berlin.
31	L	28	1	Sack	Pflanzendaunen —	5	31	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
32	L H	—	1	Pack	3 leere Körbe —	7	32	Troisdorf	Rechtsrh. Köln	
33	M	20	1	—	Heerdkessel —	2,5	33	Deutzerfeld	„	
34	P	—	1	—	Ofenknierohr —	3	34	Borken i. W.	„	
35	P R	20	1	Tonne	leer —	11	35	Melle	K. E.-D. Hannover	
36	• • R	141	1	Fass	Oel (Petroleum?) —	182,5	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
37	R	—	1	Sack	Hefe —	11	37	Hasselt	Grand Central Belge	
38	R	—	1	Bund	2 Enden Stahl —	8	38	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
39	R K	10	1	Kiste	Handwerkszeug —	—	39	Stettin Pers.-Bhf.	K. E.-D. Berlin	
40	R P	2	1	Stück	Ofenrohr —	7	40	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
41	R Z	—	1	Pack	leere Säcke —	22	41	Posen	K. E.-D. Breslau	
42	S F	125	1	—	Ringdeckel —	0,5	42	Montabaur	Rechtsrh. Köln	
43	T B	5471	1	Korbflasche	Säure —	39	43	Münster	„	
44	W / S W	36^5	1	Sack	graue Papierdüten —	15	44	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Braunschweig-Hamburg H.
45	W S / J H	10 / 64	1	Kiste	Kognak —	30	45	Wetzlar	Rechtsrh. Köln	
46	X	52 / 62	2	Säcke	Holzkohlen —	27	46	Frankenstein	K. E.-D. Berlin	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
47	Adresse	—	1	Ballen	Schnittergut —	?	47	Kempen Gt.-Bhf.	K. E.-D. Breslau	
48	D. Ambrock	5	1	—	Kette —	—	48	Düsseldorf Gr.	Rechtsrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
49	Jac. Becker Hamburg	—	1	Koffer	— —	32	49	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
50	C. A. Hannover	4751	1	Kiste	Käse —	5	50	Hannover	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
51	II weiss	—	1	—	Eisenstange —	51	51	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
52	—	2	1	—	Plombirleine —	—	52	Nienhagen	K. E.-D. Magdeburg	
53	—	4	1	Pack	Bretter —	16,5	53	Hatzenport	Linksrh. Köln	
54	—	170	1	Kollo	Stuhl —	5	54	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
55	—	251	1	grauer Musterkoffer	? —	26	55	Goldberg	Meckl. Friedr. Frzb.	beklebt: Karow-Goldberg (unabgefordertes Gepäck).
56	—	4665 9914	2	Bund	leere Blechflaschen —	4	56	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
57	—	21280	1	Kollo	gusseis. Rad —	6	57	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
58	//	—	4 2	Stäbe „	Flacheisen Rundeisen	178	58	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
59	blau	—	1	Bund	6 Stück eis. Getriebe	6,5	59	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
60	— roth	—	1	—	Pumpenschwengel —	4	60	Gr.-Lichterfelde (Berlin-Halle)	K. E.-D. Erfurt	
61	× blau	—	4	—	eis. Rostbalken —	156	61	Falkenberg	„	
62	× weiss	—	4	Stück	Flacheisen —	143	62	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
63	P (im Dreieck)	1860	1	Ballen	Tabak —	79	63	Rummelsburg Rangirb.	K. E.-D. Berlin	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
64	—	—	1	—	Bandeisen, 3 m lang —	8	64	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
65	—		1	Ballen	Bast —	26	65	Pankow Rangirb.	K. E.-D. Berlin	
66	—	—	1	Partie	Chamottesteine —	?	66	Zabrze C. A.	K. E.-D. Erfurt	
67	—		1	Tafel	Eisenblech —	8	67	Welver	Rechtsrh. Köln	
68	—	—	4	Rollen	Eisendraht —	103	68	Gelsenkirchen	„	
69	—		2	—	Eisenplatten —	59	69	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
70		—	1	Fass	leer, gebr. —	35	70	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	bezettelt: Sulz i. Elsass.
71	—	—	1	Sack	Futtermehl —	75	71	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
72	—	—	2	Stück	Gasröhren, à 1 m lang	5	72	Erfurt	„	
73	—		1	—	Gasrohr, 5,3 m lang —	13,5	73	Liegnitz	K. E.-D. Berlin	
74	—		1	—	Herzstück zu einer Weiche	600	74	Cosel K.	K. E.-D. Breslau	
75	—	—	3	Paar	Holzschuhe —	3,5	75	Hameln	K. E.-D. Hannover	
76	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	30	76	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
77	—	—	1	—	Kartoffel- bezw. Sandsieb	70	77	Görlitz	K. E.-D. Berlin	
78	—	—	1	Kistchen	leer (ohne Deckel) —	1,5	78	Gera	K. E.-D. Erfurt	
79	—	—	10	Kisten	verschied. Inhalts —	388	79	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
80	—	—	3	—	leere Körbe —	12	80	Krotoschin	K. E.-D. Breslau	
81	—	—	2	Körbe	leer —	30	81	Hasselt	Grand Central Belge	
82	—	—	1 1 1 1	— — — —	Körbchen Schaff Hundeeimer Kaffeebrenner	8	82	Breslau	K. E.-D. Breslau	
83	—	—	1	Kübel	leer —	8,5	83	Münster	Rechtsrh. Köln	
84	—	—	1	Pack	Lederabfall —	6	84	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
85	—	—	12	—	Marmortafeln —	89	85	Hasselt	Grand Central Belge	
86	—	—	1	—	Muschelaufsatz für eine Bettstelle	4,5	86	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
87	—	—	6	Kisten	Nägel —	—	87	Anvers Süd	Grand Central Belge	
88	—	—	1	—	Notenpult —	4	88	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
89	—	—	1	—	Nothkette —	—	89	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
90	—	—	1	Sack	Pantinenhölzer —	40	90	Hameln	K. E.-D. Hannover	bei Bodenrevision.
91	—	—	2	—	Privatketten —	—	91	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
92	—	—	2	—	eis. Rädchen —	3	92	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
93	—		1	—	eis. Ringel —	5,5	93	Eilenburg	K. E.-D. Erfurt	zu einer Ringelwalze gehörig.
94	—	—	2	Barren	Roheisen —	125	94	Hansdorf	K. E.-D. Berlin	auf d. Strecke gefunden.
95	—	—	1	Kollo	2 Rohrstühle —	8	95	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	2	—	Roste —	—	96	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	—	1	—	Roster —	4	97	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
98	—	—	1	Stange	Rundeisen —	11	98	Stettin C.-Gtrbhf.	K. E.-D. Berlin	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
99	—	—	1	Partie	Säcke —	?	99	Zabrze C. A.	K. E.-D. Bromberg	
100	—	—	1	Sack	leere Säcke —	37	100	Oldenburg i. H.	K. E.-D. Altona	
101	Portl. Cement	—	1	Pack	Säcke —	10	101	Stadtoldendorf	K. E.-D. Magdeburg	
102	—	—	1	—	eis. Schieber —	1,5	102	Leipzig M.	„	
103	—	—	3	Bund	30 Stück eiserne Schienenlaschen	—	103	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
104	—	—	1	Schlosskorb	— —	76	104	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
105	—	—	4	Stück	eis. Schrauben —	7	105	Hannover	K. E.-D. Hannover	
106	—	—	1	Sack	Seemannsgut —	10	106	Lübeck	Eutin-Lübecker	
107	—	—	3	—	eiserne Stangen —	100	107	Budel	Grand Central Belge	
108	—	—	1	Pack	alter schadhafter Wagenplan	23,5	108	Cottbus	K. E.-D. Berlin	

Güterverkehr (Fortsetzung).

Frachtsätze im Rückvergütungswege für Cigarettenpapier von Paris nach Suczawa transit. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis auf weiteres, längstens bis 15. August 1895, werden nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege berechnet:

für den Artikel	von	nach	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
			pro Frachtbrief und Wagen	
			Francs Gold für 1 000 kg	
Cigarettenpapier	Paris (Douance u. Reuilly)	Suczawa transit. Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen	142,15 0,90*)	128,60 0,80*)

Die mit * bezeichneten Beträge sind Kursdifferenzen, welche von den darüberstehenden Frachtsätzen bis auf weiteres doppelt abgezogen werden.

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe wie folgt vorzuschreiben:
entweder a) mit Umkartirung in Eger und zwar
bis Eger über Novéant.
von „ „ Karlsbad-Bubna-B. Brod-Olmütz-Oswiecim-Podgórze-Plaszów oder Krakau,
oder b) mit Umkartirung in Nürnberg und zwar
bis Nürnberg über Novéant,
von „ „ Furth i. W.-Prag B. W. B.-Vysocan-Tynist-Chotzen-Olmütz-Oswiecim-Podgórze-Plaszów oder Krakau,
oder c) mit Umkartirung in Wien K. E. B. und zwar
bis Wien K. E. B. über Delle-Buchs-Arlberg-Bischofshofen,
oder „ Delle-Romanshorn-Bregenz-Arlberg-Bischofshofen,
„ „ Altmünsterol-Konstanz-Bregenz-Arlberg-Bischofshofen,
„ „ Avricourt-Kehl-Mühlacker-Ulm-Simbach,
von Wien K. E. B. „ Lundenburg-Oswiecim-Podgórze-Plaszów beziehungsweise Krakau,
oder „ Gänserndorf-Marchegg-Beskid,
„ „ Stadlau-Marchegg-Beskid,
„ „ Bruck a. L.-Kelenföld-Szerencs-Munkacs-Beskid.

An Stelle der Umkartirung kann Neuaufgabe in Eger-Nürnberg oder Wien K. E. B. erfolgen.

Die Anwendung der Frachtsätze ist an die Bedingung geknüpft, dass das Cigarettenpapier von Paris nach Jassy befördert wird.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender lautenden Frachtbriefduplikate von Paris bis Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. beziehungsweise der auf die betreffende Firma als Absender lautenden Originalfrachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B., nach Suczawa trs. bezw. Jassy eventuell gegen Vorlage der auf den Refaktiewerber als Absender lautenden Originalfrachtbriefe von Paris oder einer jenseits Paris gelegenen Französischen Station nach Suczawa transit bezw. Jassy.

Diese Belege sind bis längstens 15. November 1895 einzureichen.

Wien, am 11. Dezember 1894. (3057)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit West-Oesterreich. (Einführung des Nachtrages III zum Tarife und des Nachtrages II zum Anhange.) Am 1. Januar 1895 tritt der Nachtrag III zum Tarife, sowie der Nachtrag II zum Anhange des Elbeumschlags-Tarifes für West-Oesterr. vom 1. Juni 1893 in Kraft. Der Nachtrag III enthält unter anderem die Aenderung des Verzeichnisses derjenigen Stationsverbindungen, in welchen die Reexpedition zulässig ist; die Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife im Kartirungs- bezw. Rückvergütungswege, schliesslich die Wiedereinführung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.

Der Nachtrag II zum Anhange enthält die Kursdifferenzen zu den im Nachtrag III des Tarifes angeführten Frachtsätzen.

Beide Nachträge können bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Direktion, und zwar Nachtrag III zum Preise von 10 kr. und Nachtrag II unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 18. Dezember 1894. (3058)

Die Direktion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.

Sammelladungs-Verkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg. Zulässigkeit des Zusammenladens von Gütern der Klasse A und des Ausnahmetarifes 26 b. Im Verkehre zwischen Lindau, Buchs, Bregenz bezw. St. Margrethen einerseits und Prag, Komotau und Kralup andererseits, ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1895, das Zusammenladen von Gütern
a) der Klasse A und
b) des Ausnahmetarifs 26 b
des Tarifes für den Güterverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg, gültig vom 1. Juli 1893, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen zulässig.

Für Güter der Klasse A bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg kommt der Frachtsatz der Klasse A und für die übrigen zugeladenen Güter in jedem Gewichte der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 26 b zur Anwendung.

Für das Ergänzungsgewicht bis zu 10 000 kg pro Wagen ist die Fracht nach dem Ausnahmetarif 26 b zu berechnen.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarife Theil I für den vorzitirten Verbandsverkehr (gültig ab 1. Juli 1893) aufgenommenen Bestimmungen Gültigkeit.

Wien, am 23. Dezember 1894. (3059)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Vorschriften für den Transport von Wein, Spiritus etc. in Reservoir- und Cisternenwagen.) In den auf Seite 13 und 14 des vom 1. Februar 1890 gültigen Ausnahmetarifes für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn anderseits (Verbands-Gütertarif, Theil V) enthaltenen Vorschriften für den Transport von Wein, Spiritus, Sprit, Spirituosen und Branntwein in Reservoir- und Cisternenwagen ist die Bestimmung unter c ganz zu streichen und der 2. Absatz unter f dem nachstehenden Wortlaut entsprechend abzuändern bezw. zu ergänzen:

Die Frist, innerhalb welcher diese Leistungen zu bewirken sind, richtet sich nach den lokalen Bestimmungen der einzelnen Bahnverwaltungen. Bei Ueberschreitung dieser Frist kommt die durch den Lokaltarif der betreffenden Bahn festgesetzte Verspätungsgebühr zur Anwendung. Ob, und welche Standgebühr für solche leere Wagen erhoben wird, welche sonst in einer Station deponirt bleiben, bestimmen die Lokaltarife der betheiligten Verwaltungen.

Diese Neuerung tritt am 15. Februar 1895 in Wirksamkeit.

Wien, am 22. Dezember 1894. (3060)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Am 1. Januar 1895 wird zu dem Tarif für die Beförderung von Personen, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, sowie von Gütern im Binnenverkehr unserer Bahn vom 1. Juni 1893 der Nachtrag II eingeführt, welcher Aenderungen von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 5a für die Beförderung von Eisenerz nach Station Hain enthält.

Siegen, den 20. Dezember 1894. (3361)
Eisern - Siegener Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

4. Verdingungen.

Grossh. Hessische Staatseisenbahnen. Verdingung der Lieferung von Kiefernschwellen für den Oberbau der Neubaulinie Grünberg-Londorf. Die Lieferung von 17000 Stück gewöhnlichen Querschwellen und 1200 Stück Weichenschwellen, beide aus Kiefernholz, nicht imprägnirt, auf den Lagerplatz Bahnhof Alsfeld soll im ganzen oder, bezüglich der gewöhnlichen Querschwellen, in Theilen von nicht unter 500 Stück öffentlich verdungen werden.

Die Bedingungen sind im Büreau der unterzeichneten Behörde in Giessen, Frankfurter Strasse 64, einzusehen oder von dort gegen postfreie Einsendung von 80 ₰ zu beziehen.

Angebote sind postfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen an die unterzeichnete Behörde bis Donnerstag, den 10. Januar 1895, Vormittags 10 Uhr einzureichen, zu welcher Stunde die Eröffnung derselben erfolgt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Giessen, den 18. Dez. 1894. (3362)
Grossh. Baubehörde für Nebenbahnen
in Oberhessen.

Verdingung von Kleineisenzeug. Verdingung von 18 t Klemmplatten, 80 t Hakenplatten, 15,7 t Schienenbolzen und Hakenschrauben, und 48000 Stück einfachen federnden stählernen Unterlagsringen.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine Dienstag, den 8. Januar 1895, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an uns, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen.

Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in baar postpflichtig entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 18. Dezember 1894. (3363)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

(Schluss der amtl. Bekanntm. S. XVI.)